



BIBLIOTHEQUE

J CANADA. PARL. C. DES C.  
103 COM. PERM. DES CHEMINS DE  
H72 FER, CANAUX, ETC.  
1952/53  
C4 Procès-verbaux et tém.









CHAMBRE DES COMMUNES

Septième session de la vingt et unième Législature

1952-1953

COMITÉ PERMANENT

DES

# CHEMINS DE FER, CANAUX ... ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. H. B. McCULLOCH

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 1

---

Bill 38 (L du Sénat)

Loi concernant la *Saint John Bridge and Extension Company*  
(Compagnie de pont et de prolongement de chemin de fer  
de Saint-Jean)

Bill 39 (M du Sénat)

Loi modifiant la Loi sur la Société canadienne des  
télécommunications transmarines

---

SÉANCE DU LUNDI 9 FÉVRIER 1953

---

TÉMOINS:

M. J. Q. Maunsell, Q.C., avocat général du Pacifique-Canadien, Montréal,  
et M. D. F. Bowie, Directeur général de la Société canadienne des  
télécommunications transmarines.

COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. H. B. McCulloch

*Vice-président:* M. H. P. Cavers

Messieurs:

Applewhaite,  
Beaudry,  
Bertrand,  
Beyerstein,  
Bonnier,  
Bourget,  
Browne (*Saint-Jean-  
Ouest*),  
Cannon,  
Carroll,  
Carter,  
Casselman,  
Cauchon,  
Cavers,  
Chevrier,  
Churchill,  
Clark,  
Conacher,  
Darroch,  
Dewar,  
Eudes,  
Ferguson,

Follwell,  
Fulton,  
Garland,  
Gillis,  
Gourd (*Chapleau*),  
Green,  
Harkness,  
Harrison,  
Healy,  
Herridge,  
Hodgson,  
James,  
Lafontaine,  
Low,  
Macdonald (*Edmonton-  
Est*),  
MacNaught,  
McCulloch,  
McGregor,  
McIvor,  
Mott,  
Murphy,

Murray (*Cariboo*),  
Mutch,  
Nickle,  
Nixon,  
Noseworthy,  
Pouliot,  
Richard (*Saint-Maurice-  
Lafèche*),  
Riley,  
Robinson,  
Rooney,  
Ross (*Hamilton-Est*),  
Shaw,  
Spence,  
Stuart (*Charlotte*),  
Thatcher,  
Weaver,  
Whiteside,  
Whitman.

*Secrétaire du Comité,*  
R. J. Gratrix.

## ORDRES DE RENVOI

LUNDI 12 janvier 1953.

*Il est résolu*,—Que les députés suivants composent le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques:

Messieurs:

Applewhaite,	Follwell,	Murphy,
Beaudry,	Fulton,	Murray ( <i>Cariboo</i> ),
Bertrand,	Garland,	Mutch,
Beyerstein,	Gillis,	Nickle,
Bonnier,	Gourd ( <i>Chapleau</i> ),	Nixon,
Bourget,	Green,	Noseworthy,
Browne ( <i>St-Jean-Ouest</i> ),	Harkness,	Pouliot,
Cannon,	Harrison,	Richard ( <i>Saint-Maurice- Lafèche</i> ),
Carroll,	Healy,	Riley,
Carter,	Herridge,	Robinson,
Casselman,	Hodgson,	Rooney,
Cauchon,	James,	Ross ( <i>Hamilton-Est</i> ),
Cavers,	Lafontaine,	Shaw,
Chevrier,	Low,	Spence,
Churchill,	Macdonald ( <i>Edmonton- Est</i> ),	Stuart ( <i>Charlotte</i> ),
Clark,	McCulloch,	Thatcher,
Conacher,	MacNaught,	Weaver,
Darroch,	McGregor,	Whiteside,
Dewar,	McIvor,	Whitman—60.
Eudes,	Mott,	
Ferguson,		

(Quorum—20)

*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 questions que la Chambre lui aura renvoyées, à faire, de temps à autre, des rapports exprimant ses observations sur ces affaires et questions, à assigner des témoins et ordonner la production de pièces et dossiers.

LUNDI 12 janvier 1953.

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

Bill n° 42 (Q du Sénat), intitulé: "Loi constituant en corporation la "Peace River Transmission Company Limited".

MARDI 13 janvier 1953.

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

Bill n° 41 (P du Sénat), intitulé: "Loi concernant la *Interprovincial Pipe Line Company*."

JEUDI 15 janvier 1953.

*Il est ordonné*,—Que ledit Comité soit autorisé à se réunir pendant les séances de la Chambre.

*Il est ordonné*,—Que le quorum dudit Comité soit réduit de 20 à 12 membres et qu'à cet égard soit suspendue l'application de l'article 63 (1) b) du Règlement.

JEUDI 5 février 1953.

*Il est ordonné*,—Que les bills suivants soient renvoyés audit Comité.

Bill n° 38 (L du Sénat), intitulé: "Loi concernant la *Saint John Bridge and Railway Extension Company* (Compagnie de pont et de prolongement de chemin de fer de Saint-Jean)."

Bill n° 39 (M du Sénat), intitulé: "Loi modifiant la Loi sur la Société canadienne des télécommunications transmarines".

LUNDI 9 février 1953.

*Il est ordonné*,—Que ledit Comité soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, les documents et témoignages dont il autorisera la publication, et qu'à cet égard soit suspendue l'application de l'article 64 du Règlement.

*Certifié conforme.*

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

## RAPPORTS À LA CHAMBRE

JEUDI 15 janvier 1953.

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

### PREMIER RAPPORT

Votre Comité recommande ce qui suit:

1. Qu'il soit autorisé à siéger pendant les séances de la Chambre;
2. Que son quorum soit réduit de 20 à 12 membres et qu'à cet égard soit suspendue l'application de l'alinéa b) du paragraphe (1) de l'article 63 du Règlement.

Le tout respectueusement soumis.

*Le président,*  
H. B. McCULLOCH.

LUNDI 9 février 1953.

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

### TROISIÈME RAPPORT

Votre Comité recommande qu'il soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, les documents et témoignages qu'il pourra désigner, et qu'à cet égard soit suspendue l'application de l'article 64 du Règlement.

Le tout respectueusement soumis.

*Le président,*  
H. B. McCULLOCH.

LUNDI 9 février 1953.

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

### QUATRIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié les bills suivants et convient d'en faire rapport sans amendement:

Bill n° 38 (L du Sénat), intitulé: "Loi concernant la *Saint John Bridge and Railway Extension Company* (Compagnie de pont et de prolongement de chemin de fer de Saint-Jean)."

Bill n° 39 (M du Sénat), intitulé: "Loi modifiant la Loi sur la Société canadienne des télécommunications transmarines."

Le tout respectueusement soumis.

*Le président,*  
H. B. McCULLOCH.

NOTA: Le deuxième rapport du Comité se rapportait à des bills d'intérêt privé à l'égard desquels des témoignages n'ont pas été recueillis textuellement.



## PROCÈS-VERBAL

LUNDI 9 février 1953.

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

*Présents:* MM. Browne (*Saint-Jean-Ouest*), Carroll, Carter, Cavers, Chevrier, Churchill, Darroch, Green, Herridge, Hodgson, MacDonald (*Edmonton-Est*), McIvor, Mott, Murray, (*Cariboo*), Pouliot, Riley, Rooney, Weaver, Whiteside et Whitman.

*Aussi présents:* MM. J. Q. Maunsell, Q.C., avocat général, et George W. Hardy, vérificateur des agences, tous deux du Pacifique-Canadien, de Montréal; MM. D. F. Bowie, directeur général, et R. J. Cassidy, secrétaire-trésorier, tous deux de la Société canadienne des télécommunications transmarines; et M. W. J. Matthews, directeur des Services de l'administration et du contentieux, ministère des Transports.

Sur la proposition de M. Lafontaine,

*Il est résolu,*—Que le Comité recommande à la Chambre qu'il lui soit permis de faire imprimer, au jour le jour, les documents et témoignages dont il ordonnera la publication, et qu'à cet égard soit suspendue l'application de l'article 64 du Règlement.

Le bill 38 (L du Sénat), intitulé: "Loi concernant la *Saint John Bridge and Railway Extension Company* (Compagnie de pont et de prolongement de chemin de fer de Saint-Jean)" est soumis à l'étude du Comité.

Sur la proposition de M. Lafontaine.

*Il est ordonné,*—Que le Comité fasse imprimer 300 exemplaires en anglais et 150 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages à l'égard dudit bill.

L'hon. L. Chevrier, ministre des Transports, fait un bref exposé de l'objet dudit bill.

M. Maunsell est appelé et fait un exposé détaillé du bill; il est interrogé à cet égard, puis se retire.

Les articles 1 à 4 inclusivement, et le titre du bill sont étudiés séparément et adoptés.

*Il est ordonné,*—Que le président rapporte ledit bill à la Chambre sans amendement.

Le Comité procède alors à l'examen du bill 39 (M du Sénat), intitulé: "Loi modifiant la Loi sur la Société canadienne des télécommunications transmarines."

Sur la proposition de M. Green,

*Il est ordonné,*—Que le Comité fasse imprimer 300 exemplaires en anglais et 150 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages à l'égard dudit bill.

L'hon. L. Chevrier, ministre des Transports, fait un bref exposé du bill.

M. Bowie, appelé, fait un exposé de l'exploitation et de l'expansion proposée de la Société; il est interrogé puis se retire.

Les articles 1 à 11 inclusivement, et le titre du bill sont étudiés séparément et adoptés.

*Il est ordonné*,—Que le président rapporte ledit bill à la Chambre sans amendement.

A midi et 30, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

*Le secrétaire du Comité,*  
R. J. Gratrix.

## TÉMOIGNAGES

Le PRÉSIDENT: Nous sommes en nombre et il est d'usage que quelqu'un propose que le Comité demande à la Chambre la permission de faire imprimer, au jour le jour, 750 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages, et qu'à cet égard soit suspendue l'application de l'article 64 du Règlement.

M. CARROLL: Je ne vois aucune raison de faire imprimer des exemplaires de témoignages entendus ou de tout autre document de la sorte se rapportant aux présents bills.

M. GREEN: Les bills sont aujourd'hui à l'étude et je crois qu'il serait sage de faire imprimer le compte rendu de nos délibérations.

L'hon. M. CHEVRIER: Ne pourrait-on pas réduire ce nombre?

Le PRÉSIDENT: Je dirais 300 exemplaires en anglais et 150 exemplaires en français. Quelqu'un voudrait-il en faire la proposition relativement au bill 38?

M. LAFONTAINE: J'en fais la proposition.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé et appuyé que nous fassions imprimer 300 exemplaires en anglais et 150 en français.

M. GREEN: Pourrions-nous avoir un bref exposé du bill?

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne vois pas qu'il soit nécessaire de répéter ce que j'ai dit à la Chambre, mais les deux principaux points concernant ce bill sont, tout d'abord, que sur remboursement de l'hypothèque, un titre incontestable soit accordé à la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, compagnie-mère de la filiale; l'autre point se rapporte à l'application des articles 151 et 153 de la Loi des chemins de fer. Ce sont les deux seuls points qui font l'objet du bill: le paiement d'une hypothèque au montant d'environ \$433,000 et la délivrance du titre. Deux témoins sont ici présents: M. Maunsell, avocat général de la Compagnie du Pacifique-Canadien et M. Hardy. Le Comité aimerait probablement les entendre et M. Maunsell aura peut-être l'obligeance d'expliquer le bill.

**M. J. Q. Maunsell, Q.C., avocat général de la Compagnie du Pacifique-Canadien, est appelé.**

Le TÉMOIN: Monsieur le président, messieurs. La présente question est d'abord venue sur le tapis, le printemps dernier, je crois, alors qu'un mot de M. Matthews m'apprenait que l'Auditeur général avait soulevé la question de l'hypothèque en cours intéressant notre compagnie et demandé ce que cette dernière avait l'intention de faire à ce sujet. La Compagnie de pont et de prolongement de chemin de fer de Saint-Jean est une compagnie du Nouveau-Brunswick, qui a été constituée en 1883. A l'époque de sa constitution, elle avait obtenu du gouvernement du Canada un prêt d'environ \$433,000 consenti en vertu des Statuts du Canada, portant intérêt à 4 p. 100 et remboursable dans quinze ans. A l'expiration de ce délai, un nouveau bill était adopté et autorisait le gouverneur en conseil à prolonger de nouveau la période de remboursement de l'hypothèque. Ce délai expirait en 1913, je crois, et il n'en a pas été question depuis. Durant tout ce temps, l'intérêt a été payé au taux de 4 p. 100 au gouvernement du Canada, mais l'hypothèque n'a pas été renou-

velée légalement depuis, et il serait difficile de préciser ce qu'est actuellement le titre de propriété, aux termes de l'hypothèque. Cette Compagnie de pont et de prolongement de chemin de fer de Saint-Jean n'était pas, toutefois, autorisée à exercer une exploitation et avait conclu une sorte d'accord, de caractère absolument non officiel, avec la Compagnie de chemin de fer du Nouveau-Brunswick.

La Compagnie de chemin de fer du Nouveau-Brunswick a fourni le matériel de traction et exploité le chemin de fer de la Compagnie de pont et de prolongement de chemin de fer de Saint-Jean pendant nombre d'années. En 1890, le réseau ferroviaire du Nouveau-Brunswick fut loué pour une période de 99 ans à la Compagnie du Pacifique-Canadien. Ce bail entraînait l'exercice de tous pouvoirs, y compris celui d'exploiter d'autres compagnies de chemin de fer. Tous les droits afférents à la Compagnie de pont et de prolongement de chemin de fer de Saint-Jean furent ainsi transmis à la Compagnie du Pacifique-Canadien. En 1905, cette dernière donna avis à ses actionnaires, dans son rapport annuel, de son intention d'acquérir la Compagnie de pont et de prolongement de chemin de fer de Saint-Jean. Elle acheta effectivement les actions de cette compagnie à ce moment-là et, depuis des années, elle en détient la totalité, soit \$200,000 d'actions ordinaires et \$125,000 d'obligations. Le titre de propriété de la Compagnie de pont et de prolongement de chemin de fer de Saint-Jean est donc entièrement dévolu à la Compagnie du Pacifique-Canadien, sauf l'hypothèque de la Couronne. Le Pacifique-Canadien est disposé à rembourser le principal à la Couronne, mais il veut être absolument sûr qu'il possède un droit exclusif au titre, à l'hypothèque, aux actions et obligations de la Compagnie de pont et de prolongement de chemin de fer de Saint-Jean. Le bill a donc pour objet d'accorder au Pacifique-Canadien la propriété incontestable de la Compagnie de pont et de prolongement de chemin de fer de Saint-Jean qui devient désormais partie intégrante de son réseau, ce qu'elle était déjà, en réalité.

*M. Green:*

D. Apparemment, le pont est aussi utilisé par les Chemins de fer nationaux du Canada?—R. Le pont est, en réalité, une section commune. Il appartient à la Compagnie du Pacifique-Canadien, mais il existe, quant à cette section commune, une entente avec le National-Canadien en vertu de laquelle ce dernier réseau peut emprunter le pont en question en venant de Fredericton, soit une distance d'un peu moins de deux milles, plus la distance entière de Saint-Jean, ce qui équivaut à un parcours total de 14 milles; le National Canadien est la seule compagnie qui utilise ce pont en vertu des droits de section commune qu'il détient conformément à l'accord conclu avec le Pacifique-Canadien.

D. Le présent bill entravera-t-il l'usage de ce droit?—R. Non. L'objet du bill est de faire la lumière sur les accords internes afin de nous assurer, avant d'effectuer le remboursement, que le titre de propriété nous est entièrement dévolu et que les droits du public ne sont points lésés.

L'hon. M. CHEVRIER: Quel raccordement existe-t-il avec la voie de la Compagnie du Nouveau-Brunswick?

Le TÉMOIN: Un peu moins de deux milles, 1·7 mille, je crois. Passé cette distance, le reste des 14 milles appartenait à la Compagnie de chemin de fer du Nouveau-Brunswick, de sorte que l'entente sur l'utilisation commune couvre plus que la longueur du pont. J'ai le texte de cet accord par devers moi.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions que vous aimeriez poser?

M. HERRIDGE: Pourquoi la Compagnie du Pacifique-Canadien a-t-elle continué de payer pendant si longtemps un intérêt de 4 p. 100 sur un prêt de cette sorte?

Le TÉMOIN: Je n'en ai pas la moindre idée. Si l'on nous demandait de le libérer entièrement, nous pourrions probablement le faire, mais je n'en suis pas sûr.

M. GREEN: Le gouvernement pourrait-il améliorer votre titre de propriété en quelque sorte?

Le TÉMOIN: Ma foi, cela remonte...

L'hon. M. CHEVRIER: Le Parlement le peut, mais non le gouvernement.

Le TÉMOIN: Il y a dans le bill initial le point singulier que voici: l'hypothèque est elle-même une transmission intégrale d'un bien à la Couronne; il est dit que "sur remboursement de cet argent l'hypothèque sera alors annulée". Or, je ne sais pas au juste si l'hypothèque annulée redonne le titre de propriété à l'autre partie. Il y a là une question juridique assez compliquée qui susciterait plusieurs points de droit plutôt difficiles à résoudre en cas de contestation, mais pour toutes fins pratiques cela n'a pas d'importance.

M. GREEN: Est-ce la raison de l'alinéa c) du premier article?

Le TÉMOIN: C'est bien cela. Nous ne voulons que la retransmission. Nous voulons que la Couronne nous transmette le terrain et nous voulons aussi tous les droits qu'elle possède, soit sous forme de droit absolu, soit sous forme de droit hypothécaire.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous désirez davantage. Vous voulez faire disparaître tout doute qui aurait pu surgir, quant au titre de propriété, avant que vous ayez acquis les titres et valeurs, n'est-ce pas?

Le TÉMOIN: Cela découle de l'article 147 de la Loi des chemins de fer qui porte qu'une compagnie ferroviaire ne peut acquérir et détenir des actions et valeurs d'autres compagnies similaires sans l'autorisation préalable du Parlement. Vous voyez donc que nous aurions raison de détenir les actions. Nous les détenons depuis 1905. Nous pourrions vous en donner plusieurs raisons, mais nous en avons le droit. Nous voulons nous assurer parfaitement que cela ne donnera lieu à aucune contestation.

M. GREEN: A l'article 2, vous demandez la confirmation d'un accord verbal passé entre une autre compagnie et la Compagnie de pont et de prolongement de chemin de fer de Saint-Jean, en vertu duquel le chemin de fer utilise le pont?

Le TÉMOIN: Nous ne présentons la chose nullement de cette façon. Une des raisons qui nous porte à croire que nous en puissions avoir le droit, c'est que le bail obtenu de la Compagnie de chemin de fer du Nouveau-Brunswick et qui comprend l'accord passé entre cette compagnie et la compagnie de pont a été ratifié par le Parlement, ce qui nous a donné par conséquent le droit d'acquisition. Il existe une autre raison: c'est qu'en vertu de l'article 75 de la charte que j'ai présentement en mains, nous avons le droit d'acquérir toute ligne ferroviaire à l'est de North-Bay pour l'exploiter jusqu'à un port de l'océan Atlantique, le droit d'acquérir toute ligne ou chemin de fer; il n'est pas dit que nous ayons le droit d'acquérir les actions et obligations. Il existe un doute sur ce point.

M. GREEN: Cet article 2 est censé dissiper tout doute qui pourrait exister, n'est-ce pas?

Le TÉMOIN: C'est parce que nous voulons faire de ce chemin de fer une partie du réseau du Pacifique-Canadien que nous avons intérêt à tirer la chose au clair une fois pour toutes.

Le PRÉSIDENT: L'article 1 est-il adopté?

Adopté.

L'article 2 est-il adopté?

Adopté.

L'article 3 est-il adopté?

Adopté.

L'article 4 est-il adopté?

Adopté.

Le titre est-il adopté?

Adopté.

Dois-je rapporter le bill sans amendement?

Convenu.

La Loi sur la Société canadienne des télécommunications transmarines (amendements).

L'hon. M. CHEVRIER: Le présent bill est occasionné par l'adoption de la Loi sur l'administration financière de l'année dernière et l'on a jugé nécessaire de modifier certains articles de la Loi sur la Société canadienne des télécommunications transmarines afin de la faire rentrer dans le cadre de la première loi. C'est maintenant l'une des compagnies mentionnées à l'annexe de cette loi et c'est pourquoi il est devenu nécessaire de proposer les modifications en question qui ne changent nullement, je crois, les dispositions de la loi initiale mais ne font que la faire rentrer dans le cadre de la Loi sur l'administration financière. M. Bowie, président et directeur général de la Société canadienne des télécommunications transmarines, M. Cassidy, secrétaire, et l'un des administrateurs de la Société, le commandeur Edwards sont ici au nom de la compagnie de la Couronne et je suis sûr qu'ils voudront bien répondre à toute question qui leur sera posée.

**M. D. F. Bowle, président et directeur général de la Société canadienne des télécommunications transmarines, est appelé.**

L'hon. M. CHEVRIER: Vous pourriez peut-être commencer par ceci. Il a été question l'autre jour, à la Chambre, de ce qui avait été fait des deniers votés par le Parlement aux fins des immobilisations de la société. Sauf erreur, il s'agissait de quatre ou de quatre millions et demi de dollars environ dans le bill initial, et il me semble que le Comité devrait être mis au courant de l'emploi de cet argent, de ce qui en reste et de l'usage qu'on se propose de faire du solde. Vous pourriez peut-être commencer par renseigner le Comité là-dessus, et nous continuerions ensuite notre étude.

Le TÉMOIN: Monsieur le ministre, messieurs, la loi initiale autorisait un capital total de quatre millions et demi de dollars. La société y a puisé jusqu'ici le montant de \$3,418,781. Ce que nous avons obtenu jusqu'à présent du gouvernement a servi à l'achat des biens de la *Cable and Wireless Limited* au Canada, et aussi à l'acquisition des biens de la *Canadian Marconi Company* outre-mer. L'actif de la *Cable and Wireless Company Limited* a été acheté en 1951 et l'on a finalement abouti à un règlement avec la *Canadian Marconi Company*, le 1<sup>er</sup> mai 1952.

Le Comité constatera donc qu'il existe un solde créditeur d'environ \$1,100,000 et que c'est l'intention de la Société de l'utiliser à certains travaux, dont quelques-uns sont déjà en voie d'exécution. Je pourrais peut-être donner un aperçu sommaire de ces travaux; je répondrai ensuite avec plaisir à toutes les questions qui pourraient m'être posées. Nous avons fait jusqu'ici des démarches actives pour transporter à Saint-Jean notre poste télégraphique du Havre-de-Grâce (Terre-Neuve), au coût estimatif de \$600,000.

M. Browne:

D. Comment en arrivez-vous à \$600,000?—R. C'est le coût des bâtiments et d'une longue ligne terrestre partant du point d'arrivée à un endroit appelé Middle-Cove.

D. Allez-vous installer un nouveau câble jusqu'à Middle-Cove?—R. Middle-Cove sera le point d'arrivée d'un câble partant de Portcurno, en Angleterre. Middle-Cove est séparé de Saint-Jean par une distance de 7½ à 8 milles.

D. N'est-ce pas de 4 à 5 milles?—R. Nous avons fait l'arpentage et le résultat établit la distance à environ 7 milles et demi.

D. En prenant le chemin le plus long?—R. Je ne crois pas. Naturellement, dans Saint-Jean même, il faut suivre les rues de la ville dans une certaine mesure.

D. Comment en arrivez-vous à évaluer cette dépense?—R. Pour ce qui est de la ligne terrestre?

D. Oui.—R. Cela fait partie du total que je vous ai donné. Il y a six milles de câble armé qui sera posé en terre le long de Torbay-Road et deux milles de câble non armé qui sera posé dans les canalisations des rues de Saint-Jean. Le coût total sera d'environ \$118,000 pour le câble. Il faut y ajouter, évidemment, le coût des canalisations qui sera d'environ \$32,000 et les frais de construction qui s'établiront de \$228,000 à \$230,000.

D. Où vous proposez-vous d'exécuter ces travaux de construction?—R. Sur la rue Water.

D. Où se trouve cette rue?—R. Vis-à-vis du bureau de poste de l'Est. Un petit emplacement y est disponible.

D. Combien payez-vous pour le terrain?—R. \$10,000.

D. Avez-vous l'intention d'abandonner la ligne allant au Havre-de-Grâce?—R. Oui.

D. Pouvez-vous racheter ou récupérer une partie quelconque de ce câble?—R. Oui. On en repêchera une partie. Le câble n'appartient pas à notre société, mais à la compagnie britannique, qui en repêchera certaines sections pouvant encore servir.

M. CAVERS: Pourquoi le déménagement du Havre-de-Grâce à Saint-Jean est-il avantageux?

Le TÉMOIN: C'est pure question d'économie. Il n'y a pas d'industries au Havre-de-Grâce, et nous estimons que la société pourrait réaliser certains bénéfices si elle s'établissait dans le centre commercial de Terre-Neuve.

M. Browne:

D. Nous voudrions savoir pourquoi.—R. Voilà une question fort à propos. Si l'on remonte dans le passé, on constate que ce câble a été posé en 1874 par la *Direct United States Cable Company*. C'était simplement un point de relais entre le Royaume-Uni et les États-Unis.

D. L'immeuble du Havre-de-Grâce vous appartient-il?—R. Oui.

D. Allez-vous le vendre?—R. Oui.

D. Nous sommes encore loin des \$600,000. Y a-t-il d'autres dépenses? De l'outillage pour l'immeuble, par exemple?

L'hon. M. CHEVRIER: Je croyais que c'était \$300,000.

Le TÉMOIN: Le prix a monté. On s'était d'abord proposé de poser un câble dans le havre de Saint-Jean, mais les exigences en matière de défense nous l'interdisant, il nous a fallu choisir le meilleur autre endroit et prévoir une ligne terrestre, ce qui a augmenté nos dépenses. Quand nous aurons payé le coût du creusage des tranchées entre Middle-Cove et les bureaux, le coût total sera d'environ \$600,000.

D. Comment cela? Vous payez \$118,000 pour le câble, \$32,000 et \$228,000. Cela fait \$275,000—\$276,000.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est environ \$378,000.

Le TÉMOIN: Il faut tenir compte du coût du creusage des tranchées, ce que nous ignorons dans le moment,—et ce sera probablement un article de dépense très élevé. Il faut divers articles d'outillage; il faut prévoir un montant d'environ \$330,000. Le chiffre d'ensemble de \$600,000 devrait donc couvrir nos dépenses prévues.

M. BROWNE: Exploitez-vous de là un service de radiotéléphonie de même que de télégraphie sous-marine?

Le TÉMOIN: Peut-être y parviendrons-nous éventuellement. Quand je dis que nous pourrions peut-être exploiter ce service je ne voudrais pas de confusion. La compagnie de téléphone Avalon exploite des services à Saint-Jean et dans la péninsule. Nous n'exploiterions pas de services téléphoniques, mais il est possible que nous puissions contrôler le circuit radiophonique à cette extrémité et le relayer à la compagnie Avalon, qui l'exploite elle-même dans le moment. Je ne saurais vous donner de réponse catégorique parce que la question n'a pas encore été étudiée.

L'hon. M. CHEVRIER: Puis-je vous interrompre? Quel est le nom de l'endroit dont vous avez fait mention et qui est, en Angleterre, le point de départ du câble?

Le TÉMOIN: C'est Porthcurno, dans le comté de Cornouailles.

M. Browne:

D. Quel montant avez-vous payé à la *Cable and Wireless Company*?—R. Entre \$39,000 et \$40,000 pour les biens du Havre-de-Grâce.

D. Que comprenait ce montant?—R. Le prix du terrain, de l'immeuble et de l'outillage se trouvant dans l'immeuble.

D. Combien avez-vous payé pour l'immeuble?—R. Pour le terrain et l'immeuble: \$30,509.49; pour le matériel de télégraphe: \$21,645.69; pour le mobilier et autres fournitures: \$4,286.15. Quand je cite le chiffre de \$39,000 et de \$40,000 il s'agit du chiffre exact dont nous avons convenu sur une base d'expropriation. Il y avait là certains biens non expropriés.

D. Étaient-ce là tous les biens de la *Cable and Wireless*?—R. Nous sommes en possession de tous les biens. Les trois chiffres que je viens de vous citer se totalisent à \$39,000.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est la valeur totale des biens à Terre-Neuve, non au Canada?

Le TÉMOIN: Au Havre-de-Grâce seulement.

M. Browne:

D. Quel est la valeur totale des biens qui se trouvent au Canada?—R. \$550,000,—une transaction totale de \$550,000.

D. Et les biens de la *Canadian Marconi*?—R. Un montant de \$2,500,000, outre \$276,761 pour l'achat de l'immeuble Marconi, à Montréal. C'est maintenant le siège de notre Société.

D. Tout ce qui a été acheté est-il payé à l'heure actuelle?—R. Tout ce que nous avons exproprié a été payé.

D. Y a-t-il à Terre-Neuve du matériel de la *Canadian Marconi* que vous avez acheté?—R. Oui.

D. Où se trouve-t-il?—R. Dans le bureau de la compagnie Avalon il y avait du matériel de terminus; à la station radiotélégraphique se trouvaient aussi nos appareils émetteurs et récepteurs. La valeur totale de cet équipement était de \$95,122.31.

D. Puis-je en venir ici à un autre point? Je remarque le mot "câble". La définition en a été changée afin de ne comprendre que l'extrémité du câble.

Qu'est-ce que cela veut dire. S'agit-il d'une erreur en premier lieu?—R. Oui, je crois que c'était une erreur. En réalité, la tête de câble elle-même,—ça ne veut rien dire. Ce qui importe, c'est l'endroit où arrive le câble. Vous avez l'extrémité du câble, quelques vis de bornes et les autres accessoires, mais il n'était pas question en premier lieu que le tout comprendrait l'immeuble qui abritait l'extrémité du câble. Tout comme dans les autres parties du Commonwealth, la *Cable and Wireless* avait vendu tous ces petits bâtiments à la compagnie nationale intéressée et la présente Loi nous a empêché de les acheter. Il va sans dire qu'il nous faut avoir accès en tout temps à l'extrémité du câble, laquelle devrait nous appartenir.

*M. Green:*

D. Que dire du terrain?—R. Le terrain sera compris avec le reste.

D. Voulez-vous dire qu'il y a une erreur dans le texte original de la loi, du fait que la définition de tête de câble qui s'y trouve excluait les fils ainsi que l'immeuble qui abrite cette tête de câble?—R. C'est exact.

D. En vertu de la loi initiale, il vous était interdit d'acheter l'immeuble qui abrite le câble?—R. La loi était très précise. L'article 8 porte qu'on ne pouvait l'acquérir sans l'approbation du gouverneur en conseil.

L'hon. M. CHEVRIER: D'après l'article d'interprétation de la loi, l'expression "tête de câble" signifie l'extrémité littorale d'un câble sous-marin, ainsi que l'immeuble qui l'abrite.

M. GREEN: L'article 8 porte que la compagnie ne pouvait l'acheter.

Le TÉMOIN: Il nous interdisait de l'acquérir. Il ne nous permettait pas de l'acheter. Il excluait spécifiquement les têtes de câble.

M. GREEN: Avez-vous acquis les immeubles?

Le TÉMOIN: Non, pas ceux-ci.

L'hon. M. CHEVRIER: Voulez-vous en faire l'acquisition?

Le TÉMOIN: Oui.

L'hon. M. CHEVRIER: Est-ce là l'objet de l'amendement?

Le TÉMOIN: C'est bien cela.

M. GREEN: Cela comprenait quel montant?

Le TÉMOIN: \$200 ou \$300, je crois. En réalité, je ne sais pas. Ce pourrait être un bien petit montant. Je suis absolument sûr que la compagnie anglaise nous ferait un prix très avantageux pour s'en débarrasser.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser?

M. BROWNE: Oui. Le paragraphe 2 de l'article 14 de la loi existante est abrogé. Y a-t-on substitué une autre disposition? Quelle est la raison de cette modification?

L'hon. M. CHEVRIER: Cela relève maintenant de la Loi sur l'administration financière.

M. BROWNE: Je n'ai pu trouver cela. Vous voulez dire une disposition semblable?

Le TÉMOIN: Monsieur le président, messieurs, on peut voir que par rapport au paragraphe premier de l'article 14, le paragraphe 2 constitue une clause assez restrictive. Si nous devenions en mesure d'affecter certains de nos surplus à d'autres immobilisations, cette disposition nous empêcherait de le faire.

M. BROWNE: Comment cela?

Le TÉMOIN: L'article 14 détermine un montant spécifique de \$4,500,000 et le paragraphe 2 dit que les sommes versées à la Société en vertu de cet article constituent le capital de la Société.

M. GREEN: Ce doit être une modification qui a été apportée à la loi initiale.

L'hon. M. CHEVRIER: En effet, je crois que cela doit être lu en tenant compte de l'article 82.

M. GREEN: Vous ne voulez aucune restriction quant au montant du capital? Est-ce là l'objet de la modification?

Le TÉMOIN: Oui.

L'hon. M. CHEVRIER: Sous réserve de l'approbation du ministre des Finances.

*M. Browne:*

D. Quel est le capital autorisé?—R. Notre capital autorisé est de 4 millions et demi de dollars.

D. Où se trouve actuellement ce montant de \$1,100,000?—R. Ici même, dans le Trésor.

D. Mais ce montant vous est réservé?—R. Oui, pour nos projets.

M. GREEN: N'avez-vous rien payé des avances consenties?

Le TÉMOIN: La Loi sur la Société canadienne des télécommunications transmarines ne renferme aucune disposition nous permettant de rembourser quelque partie du prêt.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que vous le pourrez faire vu l'entrée en vigueur de la Loi sur l'administration financière, mais la Société canadienne des télécommunications transmarines est une compagnie de la Couronne et le ministre des Finances doit en approuver le budget et tous les montants qu'elle dépense d'une année à l'autre.

M. GREEN: La compagnie sera-t-elle autorisée à rembourser ses emprunts au gouvernement?

Le TÉMOIN: Elle le sera en vertu de la Loi sur l'administration financière, c'est-à-dire que notre Société tombera sous la portée de cette loi.

M. CARROLL: En ce qui concerne l'approbation du Ministre, je constate que l'article 5 abroge l'article 23 et que l'article 10 en fait autant. Y a-t-il quelque raison à cela?

M. BROWNE: Ce sera dans les Statuts révisés.

Le PRÉSIDENT: Oui, c'est ce qui fait l'objet de la Partie II des Statuts révisés. La Partie II est en réalité une répétition de la Partie I mais elle modifie les numéros des Statuts révisés. Tout ce que nous avons à faire, c'est de nous occuper de la Partie I.

M. BROWNE: L'article 15 est abrogé. Le résultat est de porter votre capital d'exploitation de \$100,000 à \$500,000. Vous proposez-vous d'utiliser autant de ce capital?

Le TÉMOIN: Non, assurément.

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous devriez poursuivre l'étude de votre programme. Il s'agit d'un assez vaste programme qui entraînera des dépenses de plusieurs millions de dollars et vous êtes arrêtés au premier article. Je crois que vous pouvez continuer, si vous le voulez bien.

Le TÉMOIN: Le prochain article de notre programme d'expansion a trait à la construction d'une station de radiotélégraphie à Vancouver, dont le coût estimatif s'élève à \$1,341,300. Cette installation de Vancouver est destinée à renforcer le réseau de télégraphie sous-marine du Pacifique. Cette expansion nous permettra, évidemment, d'étendre nos propres services de radiodiffusion, de télégraphe et de téléphone jusqu'en Australie et en Nouvelle-Zélande. A l'heure actuelle, nous pouvons difficilement soutenir la concurrence, parce

que nos services sur l'extrême Orient doivent passer à travers le Canada et par Londres. Nos concurrents américains sont en mesure d'exploiter des services directement de San-Francisco.

*M. Carroll:*

D. Ce poste de radiotélégraphie de Vancouver sera-t-il sous votre direction?—R. Oui.

D. Combien coûtera-t-il?—R. \$1,341,000.

D. Où sera-t-il construit?—R. Nous n'en avons pas encore choisi l'emplacement.

M. MOTT: Êtes-vous propriétaire du réseau Marconi?

M. GREEN: Pourquoi la Société n'en a-t-elle pas pris la direction?

Le TÉMOIN: Elle le réserve pour ses services entre les navires et la terre ferme, je suppose. Elle n'exploite pas de services transmarins.

*M. Murray:*

D. Cela aura-t-il pour résultat d'abaisser les tarifs de télégraphie sous-marine du Pacifique?—R. Je suis porté à en douter en ce moment. Ce que nous essayons d'obtenir au moyen de ces changements, c'est de maintenir ces tarifs télégraphiques actuels.

D. Vous payez des tarifs de télégraphie par câble à travers l'Atlantique jusqu'à Londres. Cela ne vous coûterait-il pas moins cher de câbler directement de Vancouver?—R. Je crois que vous pouvez prendre ma parole quand je vous dis que les bénéfices réalisés sont bien faibles. Je ne crois pas qu'il soit possible dans une étude générale du genre de celle-ci de prendre un article en particulier et de dire que nous épargnons de l'argent dans un cas et en touchons un peu plus dans un autre. Certains tarifs de télégraphie par câble nous permettent de réaliser d'assez bons bénéfices, parce que nos paiements aux gouvernements étrangers sont peu élevés. En d'autres cas, nous faisons bien peu de profit.

D. Quand il s'expédie un chargement de bois d'œuvre à Tokyo du port de Vancouver et que vous câblez de Vancouver au sujet de cette cargaison, il vous en coûte certainement beaucoup moins que si vous deviez transmettre ce message par voie de Londres, n'est-ce pas?—R. C'est là un problème tout à fait différent. Si vous exploitez directement un circuit radiophonique, vous bénéficiez d'une certaine répartition des droits, ordinairement sur une base de compte à demi. Grâce à la considération dont nous jouissons au Royaume-Uni, de même qu'en d'autres pays, notre exploitation est coopérative et notre trafic passe directement par ces pays qui l'acheminent au prix coûtant vers un autre chaînon du réseau.

D. Pourquoi les Américains ont-ils leur station radiotélégraphique à San-Francisco?—R. Parce qu'elle leur permet évidemment d'obtenir un meilleur service et c'est ce à quoi nous visons. Nous venons à peine d'amorcer un programme d'expansion pour obvier à ces anomalies.

D. Il me semble que Vancouver pourrait devenir un centre universel en ce qui concerne les communications. Il l'est, sans aucun doute, sous le rapport du commerce maritime et ainsi de suite, n'est-ce pas?—R. Je suis sûr qu'il le deviendra.

D. L'établissement d'une station terminus du Pacifique serait avantageux pour Vancouver. Contribuerait-elle en quelque sorte à la défense du pays?—R. C'est logique, à mon avis.

M. GREEN: Votre station serait-elle construite sur la terre ferme ou sur l'île de Vancouver?

Le TÉMOIN: Sur la terre ferme, je crois.

M. MOTT: La station de T.S.F. à Vancouver vous permet-elle de communiquer à travers le Canada?—R. Non, à cause de l'aurore boréale.

M. RILEY: Depuis combien de temps la station de Newcastle est-elle en activité?

Le TÉMOIN: Je ne sais pas. Le déplacement de la station de télégraphie par câble d'Halifax est le troisième article de notre programme d'expansion. Je crois que, sans dévoiler de secret, cette station nous a été imposée pour fins de la défense.

M. CARROLL: Que dites-vous?

Le TÉMOIN: Pour fins de défense.

M. GREEN: Maintenant vous songez à la faire disparaître?

Le TÉMOIN: Nous ne la démolirons pas, mais nous la transporterons à un autre endroit. Elle est peut-être dangereusement située, advenant un conflit.

*L'hon. M. Chevrier:*

D. Quand vous parlez de déplacement, s'agit-il de transférer la station d'un endroit à l'autre, à Halifax, et d'en construire une nouvelle?—R. Oui. A l'heure actuelle, notre bureau se trouve au centre de la ville; advenant un conflit, il serait déplacé à environ vingt milles en dehors du centre de la ville.

*M. Browne:*

D. Avez-vous quelque idée du coût de cette entreprise?—R. Environ un quart de million de dollars.

D. Amenez-vous les câbles au moyen de conduites?—R. Nous ne le ferions pas au moyen de lignes aériennes à cet endroit. Nous amènerions les câbles jusque dans le bureau même qui serait situé assez près du rivage pour cela. Vous comprendrez, j'en suis sûr, que nous ne pourrions déplacer notre personnel à Middle-Cove; ce serait impossible.

Le quatrième article qui nous occupe, c'est l'exploitation de circuits radio-phoniques au coût approximatif de \$317,000. La réalisation de cette entreprise est un peu éloignée, puisque nous n'avons pas encore pressenti les pays étrangers avec lesquels nous aimerions établir des circuits directs, au nombre desquels se trouvent la France, la Belgique et la Hollande, l'Argentine et le Brésil, puis éventuellement le Japon et la Chine, nous l'espérons, si la situation finit par se rétablir en Chine.

D. Et la Russie?—R. Ce n'est guère probable. Cet article de notre programme sera naturellement l'objet de longues négociations de notre part avant d'en arriver à quelque progrès.

D. Construisez-vous vous-mêmes ces immeubles ou mettez-vous le travail en adjudication ou encore le faites-vous faire par l'entremise du ministère des Travaux publics?—R. Nous mettons les travaux en adjudication. Dans le cas de l'immeuble de Saint-Jean, l'adjudicataire a été le plus bas soumissionnaire.

D. L'adjudication a été faite?—R. Oui.

D. Qui a obtenu le contrat?—R. La *A. F. Byers Construction Company Limited*.

*M. Murray:*

D. La puissance d'émission de la station de Vancouver serait-elle assez forte pour atteindre certains pays de l'autre côté du Pacifique?—R. Nous ferons sûrement en sorte qu'elle le soit.

D. Voulez-vous dire qu'elle pourrait atteindre la Chine, la Sibérie et autres pays semblables?—R. Je le suppose.

*M. Mott:*

D. Si votre station de la Colombie-Britannique est assez puissante pour atteindre ces endroits et que celle d'Halifax le soit suffisamment pour atteindre Londres, pourquoi n'avez-vous pas un service de communication transcanadien par radiotélégraphie sur une distance de 5,000 milles, au cas où le câble fasse défaut ou qu'il se produise une panne?—R. Vous m'entraînez dans des questions d'ordre technique qui ne me sont pas très familières, mais je m'en crois justifié d'affirmer qu'il est actuellement difficile de transmettre des signaux radiophoniques à travers le continent sans interruption. Nous sommes si près du pôle nord que les effets de l'aurore boréale pourraient brouiller nos communications la plupart du temps. Si jamais l'on en arrive à établir un service de micro-ondes à travers le pays, ce sera la solution du problème. Les micro-ondes sont évidemment de découverte plutôt récente; l'exploitation d'un pareil service coûterait très cher et il faut avoir des postes de retransmission à tous les 100 milles.

D. Le témoin a dit qu'autrefois cette station avait été déménagée d'Halifax à Newcastle. Je crois savoir qu'à cette époque le poste à ondes courtes avait été construit en vue d'un service à travers le Canada.

*M. Murray:*

D. Les aurores boréales brouillent la télégraphie, n'est-ce pas?—R. Oui, dans une grande mesure, sans toutefois mettre le télégraphe hors de service, d'ordinaire. Elles tendent, je dirai, à introduire un certain élément de mutilation, mais en général le service peut être assuré, même dans des conditions très difficiles. Cependant, les circuits radiophoniques dirigés sur l'est et l'ouest sont susceptibles d'interruption complète, et le circuit Montréal-Vancouver emprunterait une direction à peu près franc est et ouest.

D. Je suppose que la réception serait meilleure sur l'océan, au-dessus de l'eau?—R. Les conditions sont à peu près les mêmes. De temps à autre, il se produit une interruption complète non seulement sur les circuits irradiés de l'est à l'ouest mais sur ceux qui sont exploités du nord au sud et, dans ces conditions, il nous faut compter entièrement sur les services de câbles.

*M. Browne:*

D. Est-ce là la fin du programme d'expansion que vous avez en vue?—R. Non. Le dernier point de notre programme, c'est l'agrandissement des stations de Drummondville et de Yamachiche, et vous comprendrez qu'à cette fin il nous faut agrandir aussi les postes d'émission et de réception en prévision de l'outillage nécessaire, ce qui est évalué à quelque \$484,000.

D. Cela représente trois millions de dollars en tout?—R. Oui, environ trois millions de dollars.

D. Allez-vous demander un crédit supplémentaire?

L'hon. M. CHEVRIER: Cela est maintenant approuvé d'une autre manière. Le budget d'immobilisation est soumis au gouverneur en conseil. Cela est approuvé en vertu d'un article de la Loi sur l'administration financière et déposé à la Chambre, je crois.

M. BROWNE: Ne devez-vous pas soumettre le budget annuel de la Société?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui. Je le soumetts au gouverneur en conseil. Il doit avoir l'assentiment du ministre des Finances, puis être approuvé par le Conseil du Trésor.

M. BROWNE: Ce budget est-il soumis au Parlement en vertu de l'article 80?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

M. BROWNE: Est-ce ce que vous allez faire durant cette session?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui. Il est question dans la Loi sur l'administration financière de déposer certains documents, et je suppose que le tout peut être fait en même temps.

*M. Green:*

D. D'où proviendront les fonds nécessaires au coût de ces travaux? La loi initiale prévoit \$4 millions; que reste-t-il de ce montant?—R. Environ \$1,100,000 sont encore sans emploi.

D. Mais votre exploitation vous a rapporté certains bénéfices?—R. Je crains qu'ils soient tous épuisés.

L'hon. M. CHEVRIER: Ces bénéfices ont été versés au Trésor public. Je croirais que la marche à suivre dans ce cas sera à peu près la même que pour les autres compagnies de la Couronne. Ces articles ne figureront pas aux prévisions budgétaires du ministère du Transport que je soumettrai plus tard durant la présente session, mais ils paraîtront dans le budget de la compagnie de la Couronne, seront approuvés par le ministre des Finances et soumis à la Chambre. Les crédits seront alors votés de la même manière que les crédits requis par les autres compagnies de la Couronne pour certaines immobilisations.

M. GREEN: Existe-t-il un bill dans le cas du National-Canadien?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, cela est prévu dans la Loi. Il n'y aura pas de bill dans chaque cas, mais les montants sont, évidemment, loin d'approcher ceux des Chemins de fer nationaux du Canada.

M. GREEN: Cela paraîtra-t-il dans les prévisions budgétaires?

L'hon. M. CHEVRIER: Non dans les prévisions de mon Ministère, mais dans le budget que je déposerai moi-même à la Chambre.

M. GREEN: Ce budget est-il parfois approuvé par la Chambre?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, mais il s'agit du budget que nous soumettrons aujourd'hui à ce Comité s'il est disposé à l'étudier, et c'est là ma propre fonction; le président de la Société devrait traiter de ces immobilisations afin que le Comité en connaisse le montant.

M. GREEN: Il doit certainement y avoir quelque moyen de faire approuver par le Parlement les fonds avancés à ces compagnies de la Couronne.

L'hon. M. CHEVRIER: La Loi sur l'administration financière, et la Loi sur la société canadienne des télécommunications transmarines contiennent les dispositions nécessaires pour permettre l'étude de ces diverses questions. Le paragraphe 3 de l'article 23 de la Loi se lit comme suit:

“Le Conseil doit soumettre à l'étude et à l'approbation du Ministre un budget annuel d'immobilisations et un budget annuel d'exploitation de la Société, lesquels doivent ensuite être soumis au Parlement.”

Or, c'est ce que j'ai fait moi-même en deux occasions. Dorénavant, la marche à suivre sera celle qui est indiquée dans la Loi sur l'administration financière. Je ne sais pas au juste en vertu de quel article.

M. GREEN: Le paragraphe 3 de l'article 23 porte que:

...le Conseil doit soumettre à l'étude et à l'approbation du Ministre des budgets qui doivent ensuite être soumis au Parlement.

Cela ne laisse-t-il pas entendre que le Parlement doit les approuver d'une manière ou de l'autre?

M. BROWNE: Cela a été abrogé.

L'hon. M. CHEVRIER: Je le sais, mais notre interprétation...

M. WHITESIDE: Cet article ne figure-t-il pas comme un article distinct dans les prévisions budgétaires?

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois comprendre qu'il en est question au Parlement; il n'apparaît pas comme article distinct.

M. WHITESIDE: Il n'est pas question de la Société en particulier?

L'hon. M. CHEVRIER: C'est cela.

M. GREEN: Apparemment, cela ne fait pas partie des prévisions ordinaires. A la fin du budget des dépenses se trouvent des articles concernant les prêts, par exemple au Conseil des ports nationaux.

L'hon. M. CHEVRIER: Il n'y avait aucune raison de le faire, monsieur Green, parce qu'il existe une loi, la Loi sur la Société canadienne des télécommunications transmarines, qui autorise une dépense de quatre millions et demi de dollars, approuvée par le Parlement pour une certaine fin. Le premier rapport qui a été déposé à la Chambre indiquait quelles portions de cette somme avaient été dépensées. Le deuxième rapport indiquait les montants additionnels qui avaient été dépensés; on affirme aujourd'hui qu'il reste encore un million de cet argent dans le Trésor et qu'un programme d'expansion exigeant des dépenses d'environ trois millions de dollars a été arrêté. Or, quand la Société sera prête à soumettre son rapport annuel, le prochain rapport pour 1953, je devrai le déposer en indiquant l'emploi de ces fonds, et mentionner en même temps que l'approbation du Ministre a été donnée. Je présume qu'il devrait y avoir probablement quelque article dans mon budget,—je n'ai pas approfondi la question,—et sinon dans le mien, dans les prêts et placements paraissant au budget du ministre des Finances et embrassant des dépenses non prévues ailleurs.

M. GREEN: Est-ce que je résume exactement la situation quand je dis qu'il existe un certain solde d'environ un million qui a été dûment approuvé par le Parlement lors de l'adoption de la loi initiale?

L'hon. M. CHEVRIER: Un solde qui n'a pas été employé.

M. GREEN: Et ce montant est encore sans emploi.

L'hon. M. CHEVRIER: Et encore dans le Trésor.

M. GREEN: C'est un montant qui peut être dépensé sans autre autorisation du Parlement.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est exact.

M. GREEN: En outre, la Société projette maintenant une dépense de deux millions de dollars qui n'a pas été autorisée par le Parlement.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est exact.

M. GREEN: Il me semble qu'il devrait y avoir un moyen de faire approuver cette dépense par le Parlement.

L'hon. M. CHEVRIER: Naturellement; et ce serait, je crois, après que le rapport annuel a été soumis, en ajoutant cette dépense aux prêts ou aux prévisions budgétaires comme celles du Conseil des ports nationaux, par exemple, ou en la portant comme article distinct du budget du ministère des Transports.

M. GREEN: Si la Société se propose de dépenser, durant la prochaine année financière, plus que le million de dollars qui lui reste du montant prévu dans la loi initiale, elle devrait pouvoir le faire grâce à quelque article du budget de 1953-1954 au lieu de solliciter l'approbation après avoir fait cette dépense.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est ce que je veux souligner. Ce montant devrait être prévu soit dans le budget du ministère des Finances au compte des prêts ou placements, soit dans celui des Transports en vertu de la Loi sur la Société des télécommunications transmarines.

M. GREEN: Mais serait-ce au budget de 1953 ou à celui de 1954-1955?

L'hon. M. CHEVRIER: Ce serait dans le budget de 1953-1954,—dans le budget supplémentaire.

M. GREEN: Est-il certain que le Parlement devrait autoriser ce capital additionnel avant que la dépense en puisse être faite?

L'hon. M. CHEVRIER: Il me semble que cela peut être mis en doute. Je ne crois pas que la Société puisse dépenser d'argent sans autorisation.

Le TÉMOIN: Nous ne dépenserions pas plus que ce million de dollars, cette année. Nous avons en mains certaines réserves disponibles en cas de besoin, et il est sûr que nous n'y aurons pas recours pour assurer la mise en œuvre de ce programme d'expansion qui est, vous le verrez, une affaire de quatre ou cinq ans.

L'hon. M. CHEVRIER: Dans ce cas, la question soulevée par M. Green ne se poserait pas lors du budget de 1954-1955. Ce crédit excéderait le million de dollars autorisé cette année-là.

Le TÉMOIN: Si cela était nécessaire, monsieur le Ministre.

M. GREEN: C'est là une question des plus importantes. La Société n'est qu'une des nombreuses compagnies de la Couronne, et cela m'étonnait qu'une de ces compagnies puisse obtenir du capital à dépenser sans l'autorisation préalable du Parlement, mais apparemment il n'en est pas ainsi.

L'hon. M. CHEVRIER: Non, ce n'est pas le cas.

*M. Browne:*

D. A combien s'élève cette réserve?—R. Nous avons actuellement en réserve à peu près \$550,000.

D. Elle était de \$550,000, l'année passée. Il était question de \$365,000 dans votre rapport, l'année dernière, n'est-ce pas?—R. C'est-à-dire que les sommes réservées comprenaient un montant de \$408,890 pour dépréciation et de \$140,490 pour l'usure et la désuétude, arrêtés au 30 septembre de l'année dernière.

D. A combien s'élevaient les bénéfiques, l'année dernière?—R. A \$195,000, je crois. Je devrais le savoir par cœur.

L'hon. M. CHEVRIER: \$195,000. Je m'en souviens, parce qu'ordinairement il est question de déficits. Il fait bon de savoir qu'il existe un surplus.

Le TÉMOIN: \$195,000.

M. BROWNE: Pour 1951-1952.

Le TÉMOIN: Pour 1952. Nous n'avons pas...

*M. Browne:*

D. Dans vos prévisions, il vous faut tenir compte de l'augmentation des réserves?—R. Après avoir tenu compte des paiements d'impôt sur le revenu, le bénéfice ou surplus de cette année (1952) devrait atteindre près de \$120,000, mais il existe un point inquiétant,—non pas particulièrement troublant,—mais un point qui pourrait nous coûter de l'argent et dont on ne peut rien dire en ce moment, puisqu'il est à l'étude. Lorsque nous avons absorbé le personnel de la compagnie britannique, il nous a fallu prendre à notre charge leur caisse de retraite et les obligations qui s'y rattachaient. Nous avons retenu les services d'un actuaire qui étudie la situation depuis quelques semaines. Il propose que nous réservions, cette année, \$82,000 à cette fin. S'il en est ainsi, le bénéfice de l'année 1952 après les paiements d'impôt sur le revenu sera réduit à environ \$40,000. Notre prévision pour l'impôt sur le revenu, c'est-à-dire le montant estimatif est d'environ \$95,000, somme que nous n'avons pas eu à déboursier, naturellement, l'année dernière, et l'intérêt sur les prêts du gouvernement est de \$101,263.

D. Vous payez cela aussi?—R. Certainement, nous payons tout cela.

M. GREEN: Je remarque que vous modifiez l'article 23 de la Loi. Dans sa forme originale, cet article prévoit un budget annuel d'immobilisations et un budget annuel d'exploitation, lesquels doivent être soumis à l'étude et à l'approbation du Ministre, puis soumis ensuite au Parlement. Or, l'article dans sa forme modifiée ne prévoit qu'un budget d'exploitation, sans mentionner de budget d'immobilisations et qui ne doit être soumis qu'au Ministre. Il n'est pas stipulé qu'il doive être soumis au Parlement.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que c'est là une formule qui s'applique à toutes les compagnies de la Couronne. Vous vous reportez maintenant à l'article 85,—paragraphe 1, 2, 3, et 4.

M. BROWNE: Il cite la Loi sur la Société canadienne des télécommunications transmarines.

L'hon. M. CHEVRIER: Regardez l'article 23 de cette Loi, qui est abrogé en raison de la teneur des paragraphes 1, 2, 3, et 4 de l'article 85 de la Loi sur l'administration financière, qui s'applique, je crois, à toutes les compagnies de la Couronne du genre de la Société canadienne des télécommunications transmarines et qui se lit comme suit; peut-être est-il préférable de le citer:

(2) Sous réserve des instructions que le ministre des Finances et le ministre compétent peuvent conjointement donner quant à la forme, une corporation doit, à l'égard de chaque année financière, préparer un état de comptes renfermant

- a) un bilan, un relevé des revenus et des dépenses et un état de surplus, avec les renseignements qui, dans le cas d'une compagnie constituée selon la Loi des compagnies, 1934, doivent être présentés à la compagnie par les administrateurs à une assemblée annuelle, et
- b) les autres renseignements sur les affaires financières de la corporation que le ministre compétent ou le ministre des Finances peut exiger.

(3) Une corporation doit, aussitôt que possible, mais dans les trois mois qui suivent la fin de chaque année financière, soumettre au ministre compétent un rapport annuel en la forme que ce dernier peut prescrire, lequel rapport doit comprendre l'état de comptes spécifié au paragraphe deux. Le ministre compétent doit présenter ce rapport au Parlement dans les quinze jours après qu'il l'a reçu ou, si le Parlement n'est pas alors en session, dans les quinze jours de l'ouverture de la session suivante.

(4) Une corporation doit adresser au ministre compétent tels rapports que ce dernier peut exiger en ce qui regarde les affaires financières de la corporation.

Je crois que ces dispositions offrent une protection suffisante.

M. BROWNE: Les paragraphes 2 et 4 de l'article 82 prévoient la même chose.

M. GREEN: Pourquoi la disposition relative au budget d'immobilisations a-t-elle été retranchée de l'article 23? En vertu de la loi existante, vous êtes tenu de soumettre un budget annuel d'immobilisations et un budget annuel d'exploitation. Le nouvel article ne prévoit qu'un budget d'exploitation pour chaque année financière.

L'hon. M. CHEVRIER: Le paragraphe 2 de l'article 80 y pourvoit. Il prescrit que le Ministre doit, tous les ans, soumettre au Parlement un budget d'établissement pour chaque année financière.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions?

M. CARROLL: Je ne vous poserai qu'une seule autre question. La Société Radio-Canada aura-t-elle quelque contrôle sur votre station radiophonique, celle de Vancouver, par exemple, comme elle en a actuellement sur les postes privés de radiodiffusion?

Le TÉMOIN: La Société Radio-Canada n'exerce aucune forme de contrôle sur nos postes de radio.

M. CARROLL: Elle n'exerce peut-être pas de contrôle sur les postes privés, mais certains de ses règlements s'appliquent à ces postes.

Le TÉMOIN: La Société Radio-Canada n'a, à ma connaissance, aucune juridiction sur les communications transmises par téléphone ou télégraphe, quelles qu'elles soient. Assurément, elle n'a aucune juridiction sur nous.

M. CARROLL: Je parlais de postes de radiodiffusion.

Le TÉMOIN: En ce qui concerne les communications par téléphone ou télégraphe seulement, non les émissions radiodiffusées.

M. MURRAY: Vos postes ne pourraient servir à la transmission de messages par le réseau de Radio-Canada.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois savoir que la Société Radio-Canada a juridiction sur les postes de télévision et de radiodiffusion, mais pour ses propres fins.

Le TÉMOIN: On pourrait répondre à cela en disant qu'à l'occasion, si la Société canadienne des télécommunications transmarines possédait un circuit dans un pays où la Société Radio-Canada désirait transmettre des émissions, nous pourrions peut-être leur laisser la voie libre, mais je ne sais pas. C'est quand même une possibilité.

M. MURRAY: Radio-Canada construirait, d'ailleurs, ses propres postes d'irradiation outre-mer, je suppose?

Le TÉMOIN: Elle possède les facilités nécessaires pour capter des émissions de presque tous les pays, de sorte que je crois qu'il est improbable que nous soyons appelés à nous joindre à son réseau.

M. GREEN: Votre exploitation s'étendra-t-elle à la télévision?

Le TÉMOIN: Non.

L'hon. M. CHEVRIER: Il a déjà assez d'embarras.

*M. Browne:*

D. Je voudrais connaître le rôle que joue votre Société dans les communications téléphoniques entre Saint-Jean et Montréal.—R. Nous assurons une liaison par radio entre les stations de Saint-Jean et de Montréal ou celles de Drummondville et d'Yamachiche.

D. Est-ce là tout ce qui en est? Si vous transmettez un message radiophonique de Saint-Jean à Montréal, cela veut-il dire que la personne qui le reçoit à Montréal et qui communique ainsi avec Saint-Jean devra vous payer la taxe entière?—R. Je voudrais bien qu'il en soit ainsi.

D. Quel pourcentage du tarif de \$4.50 applicable à un message transmis de Saint-Jean à Montréal serait-il versé à la Société canadienne des télécommunications transmarines?—R. Je crains bien ne pas posséder ici ces renseignements, monsieur Browne. Je puis vous le dire de mémoire. Il y a certains droits fixes que les compagnies de téléphone exigent aux extrémités du réseau. Nous assurons la liaison, comme je vous l'ai dit, entre Saint-Jean et le poste récepteur d'Yamachiche et les compagnies de téléphone nous remplacent à ce point. Notre station émettrice se trouve à Drummondville. Nous assurons le service à partir de Drummondville et transmettons les messages à Saint-Jean. A ce dernier endroit, l'exploitation se fait pour notre compte,—bien que nous fournissions l'outillage,—par la compagnie de téléphone Avalon et,

à l'autre extrémité, par la compagnie de téléphone Bell, à Yamachiche. Les réductions de tarif permises dans chaque cas ont été, en grande partie, absorbées par la Société.

D. C'est pourquoi je vous demande quel montant la Société touche de cet argent. Ne reçoit-elle pas le montant global des droits perçus?—R. Nous devrions en toucher la plus grande partie puisque nous assurons la plus grande partie du service.

D. Naturellement, je veux dire exclusivement à Saint-Jean et à Montréal. Avez-vous constaté une augmentation des affaires depuis la réduction de tarifs que vous avez pu accorder? Avez-vous des chiffres témoignant de l'effet de cette réduction?—R. Je n'en possède pas, mais je crois qu'on a constaté une augmentation du volume d'affaires depuis l'introduction du petit circuit entre Port-aux-Basques et Sydney que relie deux canaux de communication, je crois. Le bureau central de télégraphe des Maritimes ne nous a pas encore fait parvenir les chiffres du mois de décembre. Je ne les connais donc pas. Ils n'ont pas été publiés, mais je crois savoir qu'il y a eu une augmentation très sensible du volume d'appels téléphoniques entre Saint-Jean ou entre Terre-Neuve et les provinces Maritimes, et c'est ce à quoi nous nous attendions. Nous avons réduit le tarif de \$7.20 à un peu plus de \$1 pour la plus courte distance de parcours.

D. Non, \$2.50.—R. Entre Port-aux-Basques et Sydney?

D. Non, \$2.50.

M. MURRAY: Pas mal.

L'hon. M. CHEVRIER: En effet, mais M. Browne croit que ce n'est pas encore suffisant.

*M. Browne:*

D. Un appel d'une heure à New-York coûte le même prix qu'un appel de trois minutes d'ici à Saint-Jean.—R. Je suis surpris de vous entendre me dire qu'un appel de Port-aux-Basques à Sydney coûte \$2.50. Vous avez peut-être raison, et je puis faire erreur parce que je n'ai pas sous la main la liste de tous ces tarifs. Je ne crois pas qu'aucun de nous ne l'ait. De Corner-Brook à Moncton, il y a quelque 379 milles aériens et le tarif n'est que de \$2.65.

D. Je puis faire erreur, mais je ne crois pas que le Ministre ait mentionné ce chiffre de \$2.65.

L'hon. M. CHEVRIER: Quand j'ai parlé des tarifs à la Chambre, je ne m'en souvenais pas.

M. BROWNE: Il ne nous a pas parlé de tarif plus bas,—de distance plus courte.

Le TÉMOIN: Il se peut que ces chiffres aient été cités comme pourcentages. Les tarifs de téléphone sont, naturellement établis d'après la longueur en milles aériens d'un réseau téléphonique.

*M. Browne:*

D. Dans les Maritimes seulement?—R. Non, sur tout le réseau.

L'hon. M. CHEVRIER: Permettez-moi d'interrompre pour répondre à votre question. J'ai maintenant le renseignement que j'ai communiqué à la Chambre et j'ai, en effet, donné les montants précis, dont le tarif d'appel entre Port-aux-Basques et Sydney qui est de \$1.20.

M. BROWNE: Je ne me souviens pas que vous ayez lu cela.

L'hon. M. CHEVRIER: Ceci est une copie de ce que j'ai lu.

M. MURRAY: Le tarif précédent était de \$7?

L'hon. M. CHEVRIER: \$7.20.

M. BROWNE: Le tarif d'appel est le même de Saint-Jean à Montréal que de Saint-Jean à Winnipeg. Pourquoi cela?

Le TÉMOIN: Pour ce qui est du reste du continent à part les provinces Maritimes, vous vous rappellerez sans doute que le service est transmis par radio de Saint-Jean à Montréal et qu'il est ensuite fourni suivant un tarif de parcours fixé par la province dans chaque cas, afin d'éliminer une interminable liste de tarifs par bribes et morceaux, qui seraient applicables si le coût du service était évalué d'après le parcours en milles dans chaque cas. On a considéré le point de départ probable de la majorité des appels entre une province particulière et Terre-Neuve et l'on a fixé les tarifs en tenant compte de ce fait, de même que des distances les séparant de Montréal. Le tarif applicable à Québec, par exemple, a été réduit de \$7.20 à \$4.50; à l'Ontario, de \$7.50 à \$6; au Manitoba, de \$9 à \$6; à la Colombie-Britannique, de \$12 à \$9. Dans le cas des provinces de l'Ouest, la longueur des lignes terrestres est énorme et nous nous efforçons de persuader les compagnies qui exploitent des réseaux terrestres d'absorber une autre faible réduction de tarifs. Je suis sûr que c'est l'intention de tous, y compris la nôtre, d'étudier la possibilité d'autres réductions de tarifs à la première occasion,—la première occasion raisonnable,—mais c'est là une démarche très sérieuse que nous avons faite en commençant et nous aimerions voir à quoi elle nous mène avant d'aller plus loin.

M. BROWNE: Je tiens à m'excuser auprès du Ministre de ce que j'ai dit. Je ne me souvenais pas du tarif de \$1.20. Mais voici ce que j'ai voulu signaler au Ministre. Les compagnies de téléphone accordent généralement des tarifs réduits après 6 heures du soir et le dimanche. Pourquoi la Société canadienne des télécommunications transmarines n'en fait-elle pas autant?

Le TÉMOIN: D'après les renseignements que je possède, monsieur Browne, il n'existe pas de service semblable à Terre-Neuve; les services domestiques de téléphone n'offrent pas non plus de telles réductions. Les compagnies de téléphone me l'ont dit. La Société serait très heureuse d'exploiter des services à tarif réduit, le soir, et nous aimerions que nos circuits soient utilisés la nuit. Nous les exploitons actuellement 24 heures par jour et presque sans interruption. Bien que l'émetteur et les récepteurs soient en opération, leur activité est presque nulle. Nous aimerions bien qu'il en soit autrement. Mais les compagnies de téléphone me disent que la même chose existe à Saint-Jean et à Terre-Neuve même.

M. Carter:

D. Cela résulte-t-il de la politique de la compagnie de téléphone Avalon?

—R. Je ne le sais pas.

D. Pourrait-il y avoir d'autres raisons?—R. Je n'en puis voir d'autres.

L'hon. M. CHEVRIER: Cette politique est le fait de décisions locales.

Le TÉMOIN: Je le crois.

M. BROWNE: Cela se pourrait, mais je me souviens bien, cependant, qu'il y a eu des tarifs réduits, la nuit et le dimanche, mais cette réduction ne s'applique pas aux Maritimes ou à aucun service de la compagnie de téléphone.

Le TÉMOIN: Je crois que le service est exploité partout ailleurs et je dirais, pour ma part, que la Société serait enchantée de voir ses circuits en pleine activité, même à des tarifs réduits, puisque ça ferait venir plus d'eau au moulin.

M. Carter:

D. D'après vous, la Compagnie de téléphone Avalon exploite-t-elle des services en vertu d'une concession fédérale ou provinciale?—R. Je ne sais pas au juste.

*M. Browne:*

D. Est-ce de là que vient la difficulté de réduire les tarifs applicables aux appels durant la nuit et le dimanche, à Terre-Neuve?—R. Il serait impossible d'établir des services que les autres exploitants ne fourniraient pas.

Le PRÉSIDENT: L'article 1 est-il adopté?

Adopté.

L'article 2 est-il adopté?

Adopté.

L'article 3 est-il adopté?

Adopté.

L'article 4 est-il adopté?

Adopté.

L'article 5 est-il adopté?

Adopté.

L'article 6 est-il adopté?

Adopté.

L'article 7 est-il adopté?

Adopté.

L'article 8 est-il adopté?

Adopté.

L'article 9 est-il adopté?

Adopté.

L'article 10 est-il adopté?

Adopté.

L'article 11 est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le titre est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Dois-je rapporter le bill sans amendement?

Des VOIX: Convenu.

Le PRÉSIDENT: Je suis sûr que le Comité aimerait remercier M. Bowie des éclaircissements qu'il nous a donnés au sujet du présent bill.











CHAMBRE DES COMMUNES

Septième session de la vingt et unième Législature

1952-1953

---

COMITÉ PERMANENT

DES

# CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président: M. H. B. McCULLOCH*

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 2

---

Bill 189 (D-5 du Sénat)

Loi constituant en corporation "Mid-Continent Pipelines Limited"

---

SÉANCE DU VENDREDI 27 MARS 1953

---

TÉMOINS:

M. D. K. MacTavish, Q.C., agent parlementaire; M. G. M. Wilton, avocat;  
M. D. Anderson, représentant de la *Fish Engineering Corporation*,  
et M. D. Newton, gérant de la *Dominion Securities Corporation*  
*Limited*, Ottawa.

## COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*President:* M. H. B. McCulloch,

*Vice-président:* M. H. P. Cavers.

Messieurs:

Applewhaite,  
Beaudry,  
Bertrand,  
Beyerstein,  
Bonnier,  
Bourget,  
Browne  
(*Saint-Jean Ouest*),  
Cannon,  
Carroll,  
Carter,  
Casselman,  
Cauchon,  
Cavers,  
Chevrier,  
Churchill,  
Clark,  
Conacher,  
Darroch,  
Dewar,  
Eudes,

Ferguson,  
Follwell,  
Fulton,  
Garland,  
Gillis,  
Gourd (*Chapleau*),  
Green,  
Harkness,  
Harrison,  
Healy,  
Herridge,  
Hodgson,  
James,  
Lafontaine,  
Low,  
Macdonald  
(*Edmonton-Est*),  
MacNaught,  
McCulloch,  
McGregor,  
McIvor,

Mott,  
Murphy,  
Murray (*Cariboo*),  
Mutch,  
Nickle,  
Nixon,  
Noseworthy,  
Pouliot,  
Richard (*Saint-Maurice-  
Lafèche*),  
Riley,  
Robinson,  
Rooney,  
Ross (*Hamilton-Est*),  
Shaw,  
Spence,  
Stuart (*Charlotte*),  
Thatcher,  
Weaver,  
Whiteside,  
Whitman.

*Le secrétaire du Comité,*  
R. J. GRATRIX.

## ORDRE DE RENVOI

MARDI 24 mars 1953.

*Il est ordonné*—Que le bill suivant soit renvoyé audit Comité:  
Bill 189 (D-5 du Sénat) intitulé: Loi constituant en corporation *Mid-Continent Pipelines Limited*.

Certifié conforme.

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

## RAPPORT À LA CHAMBRE

LUNDI 30 mars 1953.

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

### SIXIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié le bill 189 (D-5 du Sénat) intitulé: Loi constituant en corporation *Mid-Continent Pipelines Limited* et a décidé de le rapporter avec des modifications.

Un exemplaire des témoignages entendus relativement audit bill est annexé au présent rapport.

L'article 3 dudit bill 189 pourvoit à un capital social de cinq millions d'actions sans valeur nominale ou au pair. Votre Comité recommande qu'aux fins d'établir les droits à acquitter en vertu du paragraphe 3 de l'article 93 du Règlement, chaque action soit censée avoir une valeur de \$7.

Le tout respectueusement soumis.

*Le président,*  
H. B. McCULLOCH.



## PROCÈS-VERBAL

VENDREDI 27 mars 1953.

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. McCulloch.

*Présents:* MM. Applewaite, Bonnier, Browne (*Saint-Jean-Ouest*), Carroll, Carter, Churchill, Dewar, Follwell, Garland, Green, Harrison, Herridge, Hodgson, Lafontaine, Macdonald (*Edmonton-Est*), Mott, Murphy, Mutch, Nickle, Noseworthy, Pouliot, Riley, Stuart (*Charlotte*) et Whiteside.

Aussi présents: M. F. Larson, M.P., parrain; M. D. K. MacTavish, Q.C., d'Ottawa, agent parlementaire; M. G. M. Wilton, de Toronto, avocat; M. D. Anderson, de Houston (Texas), et M. D. Newton, d'Ottawa, gérant de la *Dominion Securities Corporation Ltd*, tous paraissant en faveur des requérants.

Le Comité commence l'étude du bill 189 (D-5 du Sénat) intitulé: Loi constituant en corporation *Mid-Continent Pipelines Limited*.

Le préambule est mis en délibération.

MM. MacTavish, Wilton, Anderson et Newton sont appelés et interrogés séparément au sujet du projet visé par ledit bill.

Le préambule et les articles 1 et 2 sont étudiés séparément et adoptés.

Article 3:

Sur la proposition de M. Whiteside,

*Il est résolu:* Que pour les fins des droits à acquitter sur le capital social, qui n'aura pas de valeur au pair, le Comité recommande que chaque action soit censée avoir une valeur de sept dollars (\$7).

Les articles 3, 4 et 5 sont étudiés séparément et adoptés.

Article 6:

M. Green propose:

“Que la paragraphe a) de l'article 6 du présent bill soit amendé en biffant les mots *ou à l'extérieur* à la ligne 18, *et/ou internationaux* à la ligne 24 et *le pipe-line ou et principaux* à la ligne 32, et en insérant le mot *tous* après le mot *que* à la ligne 32.”

Après discussion, la proposition est mise aux voix et adoptée.

L'article 6 amendé, les articles 7 à 11 inclusivement et le titre sont étudiés séparément et adoptés.

Le bill amendé est adopté et le président est prié d'en faire rapport à la Chambre.

Sur la proposition de M. Follwell:

*Il est ordonné:* Que le Comité fasse imprimer 750 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français du procès-verbal et des témoignages de ce jour.

A 1 heure 10, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau le lundi 30 mars 1953 à 11 heures du matin.

*Le secrétaire du Comité,*  
R. J. GRATRIX.



## TÉMOIGNAGES

27 MARS 1953.

Le PRÉSIDENT: Silence, messieurs. Je mets à l'étude le préambule du bill D-5 du Sénat, 189 de la Chambre des communes: Loi constituant en corporation la *Mid-Continent Pipelines Limited*. M. D. K. MacTavish sera notre premier témoin.

M. D. K. MACTAVISH: Monsieur le président et messieurs. Je représente, ce matin, les promoteurs de la *Mid-Continent Pipelines Limited* dont le bill est soumis au Comité. Ce bill, messieurs, rédigé en conformité de la loi générale sur les pipe-lines et, comme vous le savez, adopté par le Sénat, les Communes en sont actuellement saisies. Il est semblable à d'autres qui ont été adoptés par le Comité, et je crois qu'il est très important de ne pas oublier au cours de votre étude qu'il ne vise qu'à habiliter la *Mid-Continent Pipelines Limited* à faire les choses qui y sont mentionnées, principalement de transmettre du gaz. Avant que la compagnie ne puisse même commencer à poser un pipe-line, il lui faut, en vertu de la loi générale, en obtenir l'autorisation de la Commission des transports. Elle doit aussi, comme vous le savez très bien, messieurs, obtenir de la province ou des provinces où elle trouvera sa matière première, l'autorisation de transporter ce produit à sa destination. Je souligne donc que la responsabilité du Comité est, si je puis m'exprimer ainsi, limitée aux pouvoirs que la loi vise à accorder. Je le mentionne parce qu'il est évidemment impossible, au présent stade de développement d'une société, d'avoir les estimations et prévisions détaillées que nous aurions si nous paraissions devant la Commission des transports qui, comme vous le savez, a une division consacrée aux recherches économiques et dont les experts vérifieraient la preuve que nous ferions à l'appui d'une demande. Voilà bien la position que prend la société. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'étudier le bill article par article. Comme je l'ai dit, il est rédigé dans la forme prévue par la loi générale et semblable aux autres bills qui ont été adoptés. Nous avons ici, pour témoigner, M. Wilton, de Toronto, procureur du groupe mentionné dans le bill. Nous avons aussi M. Anderson, expert en matière de gaz et de transmission du gaz et du pétrole et, finalement, M. Newton, représentant de la *Dominion Securities* d'Ottawa, qui sera en mesure de répondre à toutes les questions concernant le financement de l'entreprise, financement qui a été prévu et que l'on a proposé. Si vous le voulez bien, monsieur le président et messieurs, c'est tout ce que je vais dire à ce point. Je serai heureux de répondre à toutes les questions dont j'aurai la réponse. Avec votre permission, je passerai à ceux qui m'accompagnent les questions auxquelles je ne pourrai répondre.

M. GREEN: Monsieur MacTavish, ceux qui demandent la présente charte sont tous désignés comme résidents de la Saskatchewan, et ce sont les mêmes qui, l'an dernier, ont demandé la constitution d'une compagnie sous le nom de *Boundary Pipeline Corporation*, n'est-ce-pas?

M. MACTAVISH: C'est exact.

M. GREEN: Voulez-vous me dire le nom des autres personnes intéressées dans cette société?

M. MACTAVISH: Oui, monsieur Green, immédiatement. M. Wilton a le renseignement. Je crois que les noms ont été consignés au compte rendu lorsqu'il s'est agi de la *Boundary Pipeline*, et on m'informe qu'ils sont les mêmes.

M. GREEN: Pouvez-vous nous procurer ce renseignement de nouveau, parce que nous désirons le consigner au compte rendu.

M. MAC TAVISH: Je vais voir à ce qu'il soit consigné.

M. GREEN: Pouvez-vous l'obtenir de M. Wilton, maintenant?

M. MAC TAVISH: Oui, avec plaisir. Voulez-vous avoir l'obligeance de fournir ce renseignement, monsieur Wilton?

M. Glen Wilton, procureur, *Mid-Continent Pipelines Limited*, est appelé

Le TÉMOIN: Les autres intéressés, monsieur Green, sont MM. Gordon Smith et John A. MacAulay, de Winnipeg.

M. Green:

D. Pouvez-vous nous dire qui ils sont?—R. M. Gordon Smith est un administrateur de société. Je crois qu'il est vice-président du bureau des gouverneurs de l'Université du Manitoba; il s'occupe maintenant de pétrole et de gaz à la *Bailey-Selburn*, et je crois qu'il a déjà été à la *Reliance Grain Company*. Je crois que c'est son père, M. Sydney Smith, qui a fondé cette société. M. John MacAulay est un avocat de Winnipeg qui fait partie de la société Akins, MacAulay and Company. Il est directeur de la Banque de Montréal. Il a été président de la conférence de la Croix-rouge tenue à Toronto en août dernier. Il est aussi vice-président des *Safeway Stores*.

Onze intéressés demeurent à Toronto: M. R. A. Armstrong, expert comptable; M. W. J. Ayers, expert comptable; M. T. Beatty, courtier en valeurs; M. E. N. Bell, agent d'assurances; M. J. W. Bowes agent de manufacturier; M. C. F. W. Burns, courtier en valeurs; M. J. D. Gibson, économiste; M. W. J. Hogg, expert comptable; M. G. M. MacLachlan, administrateur d'une meunerie; M. G. M. Thompson, agent de manufacturier; M. G. M. Wilton, avocat; soit 18 personnes, dont cinq de Regina, deux de Winnipeg, et onze de Toronto.

D. Pouvez-vous nous dire quelles sont les autres personnes intéressées dans la présente demande?—R. Vous dites?

D. Pouvez-vous nous dire quelles sont les autres personnes intéressées dans la présente demande?—R. Il n'y en a pas d'autres, monsieur Green.

D. Monsieur Wilton, lorsque le présent bill a été lu pour la deuxième fois au Sénat, le parrain, l'hon. Thomas Wood, a fait un discours que l'on trouvera à la page 268 des *Débats* du Sénat, et dans lequel il a dit:

Voici les noms des personnes qui, en plus de celles qui ont été mentionnées dans la pétition, auront des intérêts dans la compagnie: M. John MacAulay, c.r., avocat, de Winnipeg; M. Gordon Smith, de Winnipeg, qui joue un rôle important dans le commerce des céréales et du pétrole de l'Ouest du Canada; M. Charles F. Burns, financier, de Toronto; la *Dominion Securities of Canada*, de Toronto; *Kidder Peabody & Company*, banquiers en valeurs, de New-York; *White Weld & Company*, banquiers en valeurs, de New-York; et la *Fish Engineering Company*, de Houston (Texas), à qui sera confiée la partie technique de l'entreprise.

Vous n'avez mentionné aucune de ces sociétés. Qu'en est-il?—R. Ces gens n'ont pas avancé d'argent en vue d'obtenir la constitution de la compagnie, ou en vue de tout ce que nous avons fait à date. Trois sociétés financières sont mentionnées comme intéressées dans l'entreprise. Si le groupe que j'ai décrit réussit à obtenir une charte et diverses autres choses, nous nous attendons que, par la suite, ces maisons de placements viendront à notre aide et réuniront une somme d'argent considérable. Je crois qu'il faudra environ 285 millions de dollars pour mettre sur pied notre entreprise de gaz en Alberta et construire le pipe-line à travers le Canada jusqu'à notre marché. Actuellement, la *Fish Engineering Company* est occupée à faire certaines études pour nous. Un repré-

sentant de cette compagnie et un représentant de la *Dominion Securities* sont ici aujourd'hui pour témoigner. Il se peut qu'il soit nécessaire d'éclaircir quelque peu ce que vous venez de lire. Ces gens sont intéressés pour autant qu'ils ont déclaré qu'ils seraient nos associés, mais je n'ai lu que ce matin la liste de ceux qui sont activement intéressés financièrement et qui déjà avancent de l'argent.

D. Puis-je dire que ces sociétés sont très intéressées et qu'elles le seraient très fortement si votre projet était mis à exécution?—R. Je crois qu'elles seraient très intéressées.

D. Vous dites?—R. Oui, elles seraient intéressées, mais nous ne sommes actuellement engagés envers aucune de ces sociétés en ce qui concerne la participation au capital. Nous ne sommes même pas engagés définitivement pour ce qui est du financement. Lorsque nous serons prêts à lancer une émission publique et à demander la somme de 285 millions de dollars, si nous ne pouvons nous entendre d'une manière satisfaisante avec *Kidder Peabody* ou *White Weld* ou la *Dominion Securities*, nous n'avons encore aucun engagement qui nous oblige à traiter avec ces sociétés. Elles sont en bons termes avec nous, elles ont envoyé un représentant ici pour témoigner, elles s'associent à nous de toutes façons, et nous avons une certaine obligation envers elles, parce qu'elles nous aident pendant la période où nous sommes à nous organiser, mais nous n'avons aucun engagement.

D. Vous avez dit que le financement à date a été fait par les 18 particuliers que vous avez mentionnés?—R. Oui, monsieur.

D. Quel montant d'argent a-t-on dépensé?—R. Je crois qu'à ce jour l'argent réellement dépensé et les dettes contractées se chiffrent par environ \$50,000.

D. \$50,000?—R. Oui, monsieur.

D. Combien a-t-on dépensé de ce montant pour les travaux de génie?—R. Les comptes du génie n'ont pas encore été présentés, mais je crois qu'ils forment à peu près 50 p. 100 du montant.

D. Cinquante pour cent?—R. Oui, monsieur.

D. Puis-je dire que les autres \$25,000 ont été dépensés en frais d'établissement et frais légaux?—R. Je dois dire, monsieur Green, que le groupe maintenant intéressé dans la *Mid-Continent Pipelines Limited* a commencé le 3 mars 1949 à s'organiser dans l'espoir de transporter du gaz vers l'Est; l'entreprise nous intéresse donc depuis bien longtemps.

Pour commencer, nous avons constitué la *Saskatchewan Company*, et puis le même groupe que vous avez mentionné a essayé, à la dernière session, d'obtenir une charte qui lui permettrait de transporter du gaz naturel de l'Alberta jusqu'à Winnipeg. Lorsque je parle de \$25,000 pour le génie et de \$25,000 pour les autres dépenses, j'inclus tout ce qui a été dépensé depuis le 3 mars 1949.

D. Y compris ce qui a été dépensé relativement à la demande de la *Boundary Pipeline*?—R. Oui, monsieur.

D. Vous avez dit qu'une somme de \$25,000 avait été dépensée pour des travaux de génie?—R. Non. Elle n'a pas été payée, mais je crois que c'est la somme que nous devons.

D. Dites-vous qu'une somme de \$50,000 a été payée?—R. Non, monsieur. C'est le total des montants payés et à payer.

D. Ah! Qu'a-t-on payé alors?—R. Environ la moitié de cette somme.

D. Environ \$25,000?—R. Oui, monsieur.

D. Lorsque le bill de la *Boundary Pipeline Corporation* a été étudié par le Comité l'an dernier, j'ai demandé à M. MacTavish quel montant avait été dépensé. On trouvera la question à la page 14 des procès-verbaux du comité.—R. Nous avons dit \$25,000.

D. Voici ce que j'ai dit, à la page 14 du compte rendu de la séance du 4 avril 1952:

*M. Green:*

D. Il y a une question que je voudrais vous poser, monsieur Mac-Tavish. Combien les requérants ont-ils dépensé jusqu'ici pour l'exécution de leur projet?—R. Je crois que je peux vous trouver ce chiffre tout de suite. On me dit que c'est environ \$25,000.

Est-ce le même montant de \$25,000 que vous dites être le total dépensé à date?—R. C'est à peu près cela. Je ne sais pas si nous devrions faire une distinction entre les sommes réellement dépensées et les sommes à payer.

D. Je sais. Je vous demande ce qui a été dépensé, et non pas la dette contractée. Je vous demande ce qui a été véritablement dépensé, et vous parlez d'une somme de \$25,000 déjà dépensée il y a un an. Est-ce que c'est tout ce qui a été dépensé à ce jour?—R. Je crois que c'est exact, monsieur.

D. Et c'est le seul argent que ces dix-huit personnes qui demandent une charte ont fourni, n'est-ce pas?—R. Oui, monsieur.

D. Quelques-unes possèdent-elles des puits de pétrole?—R. Quoi?

D. Des puits de pétrole?—R. Elles n'en ont pas. Comme je l'ai dit, ces gens forment un groupe représentatif. Dès le début de 1949, nous sommes devenus intéressés à transporter du gaz vers l'Est. Je dois dire qu'il s'agit d'hommes de moyens modestes, et qu'ils se sont intéressés à ce qu'ils considèrent une entreprise canadienne de grande envergure. Comme groupe, ils ne se sont pas occupés du creusage de puits ou d'entreprises de gaz. Les membres peuvent avoir des actions de certaines compagnies qui s'en occupent, mais le groupe lui-même n'a pas passé de bail ni entrepris d'exploiter du gaz ou du pétrole.

D. Cette compagnie a-t-elle un intérêt dans le gaz ou le pétrole de l'ouest?—R. La compagnie elle-même, non.

D. Qui a effectué les travaux de génie dont vous parlez?—R. La *Fish Engineering Company*.

D. La *Fish Engineering Company*?—R. Oui, monsieur.

D. Et on ne lui a rien payé?—R. Non.

M. GREEN: Monsieur le président, puis-je continuer à interroger M. Mac-Tavish?

Le PRÉSIDENT: Certainement, mais M. Riley a la parole.

M. RILEY: Dois-je comprendre, monsieur Wilton, qu'un montant de \$25,000 a déjà été payé en ce qui concerne la *Boundary Pipeline Corporation*?

Le TÉMOIN: C'est exact.

M. GREEN: Je crois qu'il est établi que ce montant de \$25,000 est le même dont on nous a parlé il y a un an au sujet de la demande de la *Boundary Pipeline Corporation*.

*M. Follwell:*

D. En réponse à M. Green, vous avez dit, monsieur Wilton, qu'aucun membre du groupe n'était intéressé dans des puits de gaz ou de pétrole, mais vous n'avez pas dit qu'un des membres est vice-président de la *Bailey-Selburn*. Est-il intéressé?—R. Oui, mais, le groupe lui-même n'a pas souscrit d'argent. J'ignore ce que peuvent être les intérêts de ces particuliers en dehors de cette entreprise. Je possède certaines valeurs de gaz et de pétrole, mais nous n'avons rien contribué en vue de vendre du gaz à la *Mid-continent Pipelines Limited*.

D. Vous dites qu'individuellement ils peuvent être intéressés dans certains puits de gaz ou de pétrole?—R. Oui, monsieur.

M. Carroll:

D. Vous avez dit, n'est-ce pas, qu'un des promoteurs était agent d'assurance?  
—R. Oui.

D. Quel intérêt a-t-il dans les assurances en plus d'être agent? Est-il directeur d'une société d'assurance?—R. Celui dont j'ai parlé est M. W. E. N. Bell. C'est un agent d'assurance de Toronto, à l'emploi de la *Manufacturers Life Insurance Company*. C'est un homme d'environ 42 ans, et il est l'un de ses principaux vendeurs depuis 7 ou 8 années. Il est membre du bureau des gouverneurs de Ridley College, et il était capitaine de l'équipe canadienne de cricket qui s'est rendue en Angleterre en 1936. Il est directeur de plusieurs sociétés de moindre importance, mais je ne saurais dire s'il est directeur d'une société d'assurance.

M. Nickle:

D. Dans la mesure où un lien a été établi entre Gordon Smith, de Toronto, et la *Bailey-Selburn Oil and Gas Company*, voulez-vous expliquer comment cette dernière n'a aucun intérêt dans la *Boundary Pipeline Corporation* ou dans la proposition maintenant à l'étude?—R. J'espère ne pas l'avoir donné à entendre, monsieur, parce que c'est inexact. Il n'existe certainement aucun lien entre cette compagnie et la *Mid-continent Pipelines Limited*.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Green, vous avez manifesté le désir de parler à M. MacTavish?

M. GREEN: Oui, et je vous remercie, monsieur le président. Dans votre exposé, monsieur MacTavish, vous n'avez rien dit du lieu où l'on se propose de construire ce pipe-line.

M. MACTAVISH: Non, monsieur.

M. GREEN: Pouvez-vous nous fournir quelques renseignements à cet égard?

M. MACTAVISH: Généralement parlant, le pipe-line, à partir des champs pétrolifères, se dirigerait vers l'Est. La compagnie n'est pas du tout intéressée dans l'Ouest.

M. GREEN: C'est un territoire plutôt étendu. Si vous voulez simplement construire un pipe-line n'importe où dans l'Est ou quelque part dans l'Ouest, je crois qu'il nous faudra plus de détails.

M. MACTAVISH: Oui, et nous serons heureux de les fournir. Je ne savais pas que vous désiriez en connaître le tracé.

M. GREEN: Je désire tous les détails, et c'est la seule chose qui m'intéresse.

M. MACTAVISH: Exactement, monsieur Green. La raison pour laquelle j'ai mentionné au début que notre demande doit être soumise à d'autres organismes, notamment à la Commission des transports, est celle-ci: notre entreprise n'est pas encore rendue au point où nous pouvons établir exactement les endroits de la région où le pipe-line sera posé. Elle n'en est pas rendue à ce point.

M. RILEY: Avant de faire une demande à la Commission des transports, il vous faut d'abord vous constituer en société et obtenir une charte?

M. MACTAVISH: Oui, monsieur. Et il va sans dire que lorsque nous en serons là, il nous faudra produire les détails les plus infimes, pour m'exprimer avec modération. J'ai eu l'occasion de passer par là moi-même, et il y a une foule de données, y compris les profils et le reste, à soumettre à la Commission qui les fait examiner à la loupe par ses experts.

M. GREEN: De fait, monsieur MacTavish, vous prétendez ne pas être tenu d'indiquer l'endroit où vous vous proposez de construire votre pipe-line, que vous n'êtes pas obligé de le dire au comité de la Chambre des communes, et qu'il vous suffira de le dire à la Commission des transports. Si c'est votre manière de voir, je crois que votre attitude est plutôt arrogante.

M. MAC TAVISH: Oui, monsieur, cette attitude serait arrogante et je n'ai pas du tout l'intention de la prendre, parce que je reconnais pleinement que la Chambre des communes et le Comité ont le droit d'avoir tous les renseignements qu'ils jugent pertinents.

Mais je ne puis toujours pas vous fournir des renseignements que je n'ai pas. Le projet n'est pas développé au point où nous pouvons vous dire l'endroit où le pipe-line sera posé.

M. GREEN: Voulez-vous dire que ceux que vous représentez ne savent pas ou n'ont pas encore décidé où ils désirent poser le pipe-line? Voulez-vous dire qu'ils demandent une charte pour construire un pipe-line d'ouest en est, et que c'est là le seul renseignement qu'ils peuvent nous donner? Vous n'avez pas même dit si le pipe-line partira de l'Alberta.

M. MAC TAVISH: Je ne puis en dire davantage, parce que cette même question semblable a été soulevée au sujet de la *Boundary Pipeline Corporation*—je n'ai pas la transcription des témoignages devant moi—je crois que nous avons dit que le pipe-line s'étendrait vers l'Est depuis l'Alberta jusqu'à Winnipeg qui, pour ainsi dire, était alors le terminus. Voilà notre intention et ce doit être nécessairement celle de n'importe laquelle de ces compagnies. Nous nous étendrons de l'Alberta vers l'Est pour trouver un marché plus vaste que celui qu'offre un terminus comme Winnipeg et, conséquemment, c'est l'intention de la compagnie de trouver des marchés dans l'Est du Canada.

M. GREEN: Bon, nous savons que c'est l'intention de ce groupe de trouver un marché dans l'Est du Canada?

M. MAC TAVISH: Oui, monsieur.

M. GREEN: Alors, pourquoi ne pas nous donner tout le détail?

M. MAC TAVISH: Bien, je ne . . .

M. GREEN: Je crois que le Comité est disposé à faire bon accueil à un projet de cette nature, mais, personnellement, je désire avoir quelques détails.

M. CARROLL: Avez-vous une idée des terminus de l'Est, Toronto ou Montréal?

M. MAC TAVISH: Oui, les marchés favorables et attrayants sont dans les grandes villes, Toronto et Montréal. En outre, monsieur Green, je dois vous dire que parce que le gouvernement s'est récemment opposé à l'exportation du gaz en dehors du Canada et parce que nous sommes évidemment assujétis à la loi canadienne, ce dont nous sommes heureux d'ailleurs, nous ne pouvons exporter du gaz du Canada, et conséquemment, rendus à Winnipeg, il est bien clair que si nous voulons atteindre les marchés favorables de l'Est, comme Toronto et Montréal et ces régions, il nous faudra passer au nord des lacs. Je ne vois pas d'autre moyen.

M. GREEN: Non, mais est-ce là votre intention? Votre groupe sait-il ce qu'il entend faire?

M. MAC TAVISH: Oui, monsieur. Nous avons certainement l'intention de nous étendre aux marchés de l'Est du Canada. Nous reconnaissons pleinement que nous ne pouvons le faire que dans les limites de la loi du pays, c'est-à-dire de son application géographique. Simple profane, je ne puis mentionner d'autre route que celle du nord des lacs.

M. GREEN: C'est une route entièrement canadienne?

M. MAC TAVISH: Oui, monsieur.

M. RILEY: Vous ne pouvez pas dire que vous allez passer par Saskatoon et Regina?

M. MAC TAVISH: Non, ce n'est pas possible. Il est bien évident, d'après le montant déjà consacré à l'entreprise, que nous n'avons pu faire des relevés qui nous permettent de fournir ces renseignements.

M. GREEN: Vous n'avez réellement pas fait de relevé qui serait de quelque valeur?

M. MAC TAVISH: Pas quant à la route exacte.

M. CHURCHILL: Est-ce que ce montant de 285 millions de dollars est une simple conjecture ou l'estimation d'une autre personne?

M. MAC TAVISH: Nous pouvons établir que c'est plus qu'une conjecture. Ce ne peut être plus qu'une estimation, mais je suis porté à croire que c'est mieux qu'une conjecture.

M. CHURCHILL: Comment pouvez-vous avoir un état estimatif lorsque vous ne savez pas où vous allez ou comment vous y rendre?

M. MAC TAVISH: Je crois que ceux qui préparent des états estimatifs concernant les canalisations de gaz doivent le faire avant la termination exacte de la route à suivre, et je crois aussi que jusqu'à présent il en a toujours été ainsi à l'égard des pipe-lines. Je ne suis pas en mesure de dire jusqu'à quel point les estimations correspondent à la réalité.

M. RILEY: C'est réellement une conjecture sérieuse?

M. MAC TAVISH: C'est exact.

M. GREEN: Et vous n'êtes pas en mesure de tout de savoir le coût?

M. MAC TAVISH: Comme M. Wilton l'a fait remarquer, nous ne connaissons pas le coût. Tel que je l'ai dit, notre projet est de transporter du gaz aux marchés de l'Est du Canada, tout en servant les marchés disponibles le long du chemin, parce que, il va sans dire, c'est la seule manière économique de procéder.

M. GREEN: Quant à la question de vous rendre jusqu'à la frontière des États-Unis?

M. MAC TAVISH: Notre attitude à cet égard est la suivante: à la lumière de la déclaration récente du gouvernement, il nous est impossible d'exporter du gaz aux États-Unis et, par conséquent, nous ne ferons pas la dépense de construire un pipe-line jusqu'à la frontière.

M. GREEN: Êtes-vous disposé à donner un engagement immuable que, si elle obtient une charte, la compagnie ne construira pas de pipe-line jusqu'à la frontière?

M. MAC TAVISH: Il me fait plaisir de déclarer que si la compagnie obtient une charte, comme je l'espère, elle ne construira pas de pipe-line jusqu'à la frontière américaine aussi longtemps qu'il ne sera pas possible d'exporter du gaz.

M. GREEN: Vous voulez dire que vous aimeriez le faire, mais que vous ne le ferez pas tant que vous en serez empêchés?

M. MAC TAVISH: Ce n'est peut-être pas la portée tout à fait exacte de mes paroles. Nous désirons desservir les marchés de l'Est du Canada. Nous ne pouvons pas exporter du gaz et profiter alors d'une route à travers les États-Unis; par conséquent, nous devons utiliser la seule route que nous avons à notre disposition, et il serait évidemment insensé de notre part de nous engager à construire jusqu'à la frontière un pipe-line que nous ne pouvons pas légalement utiliser. Il va sans dire que nous n'avons pas l'intention de faire quoi que ce soit d'illégal.

M. GREEN: Vous n'êtes pas prêt à vous engager à ne pas construire de pipe-line jusqu'à la frontière des États-Unis?

M. MAC TAVISH: Je ne crois pas qu'en ma qualité de procureur de la compagnie il soit à propos pour moi de l'engager pour toujours. Je vous dis en toute sincérité, et avec la pleine autorisation de mes clients, que nous ne construirons pas de pipe-line jusqu'à la frontière, parce que nous ne pouvons pas légalement exporter du gaz et qu'il serait insensé d'agir ainsi. Si, dans cinquante ans d'ici, il y a tellement de gaz que le gouvernement canadien non seulement en permet l'exportation mais l'encourage, je crois qu'il n'est pas à propos que je dise maintenant que la compagnie ne ferait pas ce qui lui serait dicté par l'économie du pays.

M. GREEN: Êtes-vous prêt à promettre que la compagnie ne construira pas de pipe-line jusqu'à la frontière américaine sans demander au Parlement de modifier sa charte?

M. MAC TAVISH: Ceci implique, monsieur, qu'il faudrait incorporer une route dans la loi, et je ne crois pas que jamais le Parlement en ait eu l'intention en vertu de la loi générale concernant les pipe-lines. Il nous serait difficile de nous conformer à cela.

M. GREEN: Mais vous dites dans votre pétition déposée aux archives de la Chambre des communes que vous désirez le pouvoir, entre autres, d'acheter, de distribuer et de vendre du gaz naturel et artificiel et du pétrole au Canada et, au besoin, d'en exporter aux États-Unis.

M. MAC TAVISH: C'est le pouvoir que nous avons demandé.

M. GREEN: C'est évidemment un des pouvoirs que vous désirez.

M. MAC TAVISH: Mais qui nous est maintenant refusé.

M. GREEN: Cela ne vous est refusé qu'à cause de la ligne de conduite officielle déclarée aux Communes.

M. MAC TAVISH: C'est exact.

M. GREEN: Est-il juste de dire que vous n'êtes pas prêt à faire plus que de déclarer que vous êtes lié par la déclaration faite aux Communes.

M. MAC TAVISH: Il n'est peut-être pas nécessaire de faire plus, parce que c'est une déclaration très générale eu égard au fait, comme le Comité le sait, qu'il nous faut obtenir un permis en vertu de la loi de l'exportation de l'électricité et des fluides. Le ministre qui émet ces permis a déclaré qu'il n'en délivrerait pas. En fait, il nous a été refusé, et il ne nous reste qu'à nous plier.

M. GREEN: Dans la mesure où il s'agit de l'exportation du gaz aux États-Unis, vous pourriez construire un pipe-line jusqu'à la frontière et passer le gaz à une filiale américaine.

M. MAC TAVISH: En théorie, c'est exact, et il en a été ainsi tout le temps. Je ne crois pas que le Parlement ait jamais songé à limiter ce qu'une compagnie peut faire en dehors du pays, de sorte que les restrictions qui nous sont imposées sont des restrictions d'application interne. Nous sommes encore dans le cadre de ces restrictions et sommes heureux de l'être.

M. GREEN: Et la charte que vous demandez vous donne le pouvoir de faire le commerce du gaz, du pétrole et autres produits de cette nature à l'intérieur comme à l'extérieur du Canada?

M. MAC TAVISH: C'est exact.

M. GREEN: Êtes-vous prêt à rayer de la charte tout ce qui a trait à l'extérieur du Canada?

M. MAC TAVISH: Avec plaisir.

M. GREEN: Il s'agit de l'article . . .

M. MAC TAVISH: L'article 6a).

M. GREEN: Voici "à l'intérieur ou à l'extérieur du Canada, construire, acheter, louer ou autrement acquérir et détenir . . ." et le reste. Êtes-vous prêt à rayer les mots "à l'extérieur"?

M. MAC TAVISH: Oui, monsieur.

M. GREEN: Et trois ou quatre lignes plus loin, nous trouvons: "vendre, transporter ou autrement aliéner et faire valoir tout et tous pipe-lines interprovinciaux et/ou internationaux". Êtes-vous disposé à rayer "et/ou internationaux"?

M. MAC TAVISH: Oui, monsieur.

M. GREEN: Et cinq ou six lignes plus bas, nous voyons: "à condition que le pipe-line ou les pipe-lines principaux pour la transmission et le transport du gaz et du pétrole soient entièrement situés à l'intérieur du Canada". Êtes-vous disposé à rayer les mots . . .

M. CARROLL: Où cela se trouve-t-il?

M. GREEN: Vers le milieu de la page. Êtes-vous disposé à rayer le mot "principaux" et le remplacer par le mot "tous" afin que la disposition se lise comme suit: "à condition que tous les pipe-lines pour la transmission et le transport du gaz et du pétrole soient entièrement situés à l'intérieur du Canada".

M. MAC TAVISH: Oui, monsieur.

M. GREEN: Dans ce cas, il vous serait encore possible de transporter du gaz jusqu'à la frontière et de le remettre à une filiale américaine. Est-ce bien cela?

M. MAC TAVISH: Je regrette, monsieur, mais je n'ai pas bien saisi.

M. GREEN: Il vous serait encore possible de transporter du gaz jusqu'à la frontière, sans violer votre charte, et de le remettre à une filiale américaine.

M. MAC TAVISH: Comme avocat, je dois vous dire que cela aurait été possible de toute façon, parce que je ne crois pas que le Parlement ait eu l'intention de proposer des mesures restrictives applicables en dehors du Canada.

M. APPLEWHAITE: Le Parlement a-t-il le pouvoir d'autoriser une compagnie à faire quelque chose en dehors du Canada?

M. MAC TAVISH: D'après moi, il ne l'a pas. Je suis d'opinion que . . .

M. APPLEWHAITE: Avez-vous dit qu'il l'a ou ne l'a pas?

M. MAC TAVISH: J'ai dit qu'il ne l'a pas.

M. GREEN: Je crois que la question est débattue.

M. MAC TAVISH: Je suis de votre avis. C'est un point de droit bien compliqué qui met en cause l'exterritorialité. Comme vous le savez probablement, monsieur Green, c'est un domaine juridique bien embrouillé et plutôt hypothétique, et je suppose que des professeurs pourraient le discuter longtemps.

M. GREEN: Je crois, monsieur MacTavish, que vous êtes disposés à faire les bons garçons aussi longtemps que le ministre du Commerce ne vous permettra pas d'exporter de gaz.

M. MAC TAVISH: Nous désirons être toujours de bons garçons, monsieur Green.

M. CARROLL: Une question, monsieur MacTavish. Cette somme de 285 millions de dollars est celle que votre compagnie estime que coûtera la construction du pipe-line?

M. MAC TAVISH: Oui, monsieur.

M. CARROLL: Vous devez avoir une certaine idée de l'endroit où se rendra ce pipe-line avant d'établir ce chiffre?

M. MAC TAVISH: Oui, monsieur. Il se rendra aux marchés de l'Est du Canada, principalement à la région de Toronto et de Montréal.

M. APPLEWHAITE: Puis-je poser une question au sujet des 285 millions de dollars? Pouvez-vous nous dire approximativement quelle sera la proportion de participation et celle de la dette obligataire?

M. MAC TAVISH: Je ne puis répondre à cette question. M. Newton, le conseiller financier, ou M. Wilton, peuvent y répondre.

Le TÉMOIN: Je crois que la formule adoptée aux États-Unis est 75 p. 100 d'obligations de première hypothèque, 15 p. 100 d'actions privilégiées et 10 p. 100 d'actions ordinaires.

M. APPLEWHAITE: Vous dites que c'est la formule généralement adoptée aux États-Unis. Avez-vous l'intention de l'adopter?

Le TÉMOIN: Oui.

M. MURPHY: Est-il question de transporter du gaz en transit?

M. MAC TAVISH: Non, monsieur.

M. MURPHY: Il n'en est pas du tout question?

M. MAC TAVISH: Non. Nous comprenons que l'exportation du gaz en transit ne nous aiderait pas.

M. MURPHY: Elle ne vous aiderait pas?

M. MAC TAVISH: Non, monsieur.

M. MURPHY: Y a-t-il actuellement quelque chose qui vous empêche de transiter du gaz par les États-Unis à destination du Canada?

M. MAC TAVISH: Je le crois. Je ne puis vous dire exactement qu'il en est ainsi parce que franchement nous n'avons pas même jugé à propos de demander un tel pouvoir.

M. MURPHY: Le pétrole de l'*Inter-Provincial Pipeline* est transité, n'est-ce-pas?

M. MAC TAVISH: Je crois que l'on a dit pendant la présente session, aux Communes, qu'il en a été ainsi sur une courte distance.

M. MURPHY: Si votre compagnie trouvait qu'il est plus économique de transiter du gaz vers le marché de l'Est, songeriez-vous à le faire?

M. MAC TAVISH: Je le crois. Si je puis m'exprimer ainsi, comme simple profane, je crois que la question est si peu probable qu'on ne peut guère y songer.

M. MURPHY: Ce serait de la part de vos conseillers économiques une attitude contraire à celle de l'*Inter-Provincial Pipeline*?

M. MAC TAVISH: Au sujet du pétrole?

M. MURPHY: Oui.

M. MAC TAVISH: Oui. Comme je l'ai dit, ma remarque est celle d'un simple profane, mais il y a une différence entre le pétrole et le gaz à cet égard.

M. MURPHY: Je comprends. Vous vous proposez de desservir le grand marché de l'Ontario et du Québec. Vos conseillers sont-ils actuellement à étudier le transport en entier au Canada ou en transit?

M. MAC TAVISH: Actuellement, nous avons en vue une route entièrement canadienne, parce que je crois que la possibilité de transiter le gaz est si éloignée qu'elle ne peut réellement pas être envisagée.

M. MURPHY: Jusqu'où vous proposez-vous de vous rendre en Ontario?

M. MAC TAVISH: Il est d'expérience que pour faire leurs frais ces pipe-lines doivent desservir tous les marchés économiques le long de la route. Alors, je puis dire que, bien que la longueur du pipe-line dans l'Ontario soit considérable, notre programme consistera à desservir tous les marchés économiques le long de la route.

M. MURPHY: Où vous proposez-vous d'entreposer le gaz de surplus?

M. MAC TAVISH: Il me faudrait l'avis d'un expert sur ce point.

M. NICKLE: N'êtes-vous pas prêt à dire que, pour ce qui est de l'exportation de gaz, le Canada met la charrue devant les bœufs en défendant d'étudier toute canalisation qui ne soit entièrement canadienne, du moins jusqu'à ce que d'autres tracés aient été examinés à fond?

M. MAC TAVISH: Je dois vous dire, monsieur Nickle, qu'en ma qualité de procureur de la compagnie, il n'est pas à propos que je risque une opinion sur le sujet, parce que, franchement, je ne pourrais donner une opinion intelligente.

M. NICKLE: Pour continuer l'interrogatoire dans le même sens, nous avons une déclaration du ministre du Commerce concernant l'*Interprovincial Oil Pipeline* portant qu'une route entièrement canadienne conduisant au grand centre de raffinage de Sarnia (Ontario) aurait été 402 milles plus longue et coûté 67 millions de dollars de plus qu'une route traversant le nord du Michigan et du Wisconsin. D'après vous, quelle est la situation du gaz naturel en ce qui concerne cette route à coût moins élevé et cette autre route entièrement canadienne plus coûteuse pour atteindre le marché important du sud-est de l'Ontario?

M. MAC TAVISH: Voici le seul commentaire que je puisse faire sur cette question, monsieur Nickle. Il y a apparemment des considérations qui ont amené les responsables du programme officiel à penser qu'il y a une différence dans la transmission du gaz et celle du pétrole qui justifie le programme dont vous avez parlé.

M. NICKLE: Monsieur MacTavish, pouvez-vous nous indiquer le pourcentage du marché global, que vous espérez obtenir le long de la route, qui ne peut être desservi que par une route entièrement canadienne? Je parle de la région des villes situées à la tête des Lacs et du territoire s'étendant au nord du lac Supérieur.

M. MAC TAVISH: Je crois que nous pouvons vous fournir certains renseignements sur le sujet. Dans l'intervalle, et comme simple profane, je dois dire que, me basant sur mes connaissances plutôt élémentaires de la géographie, il y a de vastes régions qui ne semblent pas offrir de marché économique important le long de la route.

M. NICKLE: Dans la preuve soumise par la *Trans-Canada Pipelines Limited* en 1951, on a fourni un relevé détaillé des marchés des provinces des Prairies, du Nord et du Sud de l'Ontario, du Québec. Voici les chiffres de la compagnie à l'égard de 1951. Fort-William, Port-Arthur et huit villes situées au nord du lac Supérieur offriraient, la cinquième année après l'ouverture du pipe-line, un marché d'environ 4.6 milliards de pieds, soit seulement 4.4 p. 100 du marché global qu'elle espérait obtenir entre les Prairies et l'Est du Canada. Si l'on rapproche ce pourcentage du marché global de la dépense supplémentaire de 67 millions de dollars que M. Howe estime nécessaire pour desservir ce marché secondaire, pouvez-vous dire que, s'il était possible d'obtenir une modification du programme officiel, les consommateurs du Canada et les producteurs de gaz de l'Ouest seraient mieux partagés si une route plus économique était utilisée, soit par Sault-Sainte-Marie pour desservir Sudbury et Toronto, soit le long de la route interprovinciale et entrant en Ontario à Sarnia?

M. MAC TAVISH: Je voudrais bien pouvoir répondre à cette question, mais je ne suis pas suffisamment familier avec la transmission du pétrole et du gaz.

M. NICKLE: Avez-vous quelqu'un ici qui puisse témoigner sur le sujet?

M. MAC TAVISH: Je crois que nous pouvons faire une preuve, pas aussi détaillée que le Trans-Canada le pourrait, mais nous pouvons faire quelques commentaires utiles.

M. NICKLE: Votre expert de la *Fish Engineering Company* peut-il répondre à quelques questions?

M. Donald L. Anderson, de la *Fish Engineering Company*, est appelé:

Le TÉMOIN: Monsieur le président et messieurs, on nous a demandé de faire l'étude de la construction d'un pipe-line à travers le Canada. Vous avez parlé de la route. Je puis vous indiquer celle que nous avons utilisée pour établir nos estimations. Ce n'est pas une route définitive, mais plutôt une route projetée. Il s'agit d'estimations préliminaires. Il va sans dire que le travail détaillé nécessaire pour choisir une route exacte ne peut être fait à ce stade. Je puis vous en montrer le tracé sur cette carte si cela peut vous être de quelque utilité. Nous prenons livraison du gaz à un point de rassemblement en Alberta, traversons le Sud de cette province à peu près dans cette région, et nous nous rendons à Winnipeg et à Sudbury. Puis, un embranchement se rend vers la région d'entreposage de Don, et deux embranchements vont l'un à Montréal et l'autre à Ottawa. Voilà la route générale sur laquelle se fondent nos estimations. Nous nous proposons de nous alimenter en Alberta à un réseau de rassemblement qui coûtera environ 45 millions de dollars; ce montant peut varier, mais pour les fins de nos estimations nous supposons que le coût du réseau de rassemblement sera de 45 millions de dollars. Puis, comme je l'ai mentionné, à partir de la limite entre l'Alberta et le Saskatchewan jusqu'à l'est du Canada, la canalisation coûtera 240 millions de dollars, ce qui fait un total de 285 millions de dollars. Pour que le pipe-line soit économique, il faudrait un revenu d'environ \$47,595,000.

M. Murphy:

D. Quel est le diamètre du pipe-line?—R. Il varie de 18 à 30 pouces selon les sections.

D. Quelle est la longueur du pipe-line de 30 pouces?—R. Environ 75 milles.

D. Où cela se trouvera-t-il?—R. A la partie occidentale du pipe-line. Le diamètre diminuerait en allant vers l'est.

D. Croyez-vous pouvoir desservir le marché de l'Est avec un pipe-line de 18 pouces?—R. En partie, oui.

D. Quelle partie?—R. Je n'ai pas ce renseignement.

D. Sauf erreur, l'autre compagnie qui possède une charte a un pipe-line de 30 pouces?—R. Je l'ignore.

D. Je suppose que vous êtes en mesure de dire si, oui ou non, il faudra un tuyau de 18 ou de 30 pouces pour desservir ce marché?—R. Cela dépend de ce que vous entendez par desservir. Le tuyau de 18 pouces n'est pas nécessairement aménagé dans la partie occidentale. Il est au bout du pipe-line. Un pipe-line de 100 milles peut être d'un diamètre de 10 pouces, et il diminue graduellement lorsqu'il pénètre dans une ville.

D. Quel est le diamètre du pipe-line principal allant de Winnipeg vers l'est?—R. Nous avons 75 milles de 30 pouces, 340 de 22 pouces, 304 milles de 20 pouces et 144 milles de 18 pouces.

M. Nickle:

D. Pouvez-vous nous dire la capacité maximum de chacun de ces tuyaux?—R. Je n'ai pas ce renseignement. Tout dépend de la pression.

D. A la pression maximum, quelle serait la capacité maximum d'un tuyau de 18 pouces en comparaison d'un autre de 30 pouces?—R. Je ne puis répondre à cette question.

*M. Murphy:*

D. Avez-vous une idée du diamètre des principaux pipe-lines des États-Unis sur des distances semblables?—R. Cela dépend encore du volume du gaz et de la pression. C'est un sujet technique que je ne puis discuter.

*M. Nickle:*

D. Pouvez-vous nous dire quels seront les marchés desservis tout le long du réseau la première, la troisième et la cinquième année?—R. En nous basant sur nos 285 millions de dollars et l'étude du marché que nous avons faite, nous estimons que les jours de pointe nous transporterons 270 millions de pieds cubes par jour la première année, 310 millions la troisième année et 335 millions la cinquième année.

D. C'est le maximum quotidien de chaque année?—R. Oui.

D. Quel marché prévoyez-vous pour la première, la troisième et la cinquième année?—R. Nous comptons sur un débit de 85 p. 100.

D. En supposant que les trois quarts du gaz sont vendus à l'industrie sans interruption?—R. Pas nécessairement. Grâce à l'entreposage, il n'est pas nécessaire d'avoir un marché ininterrompu.

D. Quelle sera la capacité de vos moyens d'entreposage dans l'Est du Canada?—R. Je ne le sais pas.

D. Vous supposez que, l'entreposage aidant, le débit de 85 p. 100 suffira à la consommation de pointe de l'hiver? Autant que je sache, vous n'avez que le réservoir Dawn en Ontario, mais peut-il contenir à peu près le volume de gaz requis pour maintenir un débit de 85 p. 100?—R. Je n'ai pas fait cette étude. Celui qui l'a faite le prétend.

*M. Murphy:*

D. Savez-vous qui utilise actuellement le réservoir Dawn?—R. Non.

D. Savez-vous si vous pouvez l'obtenir?—R. Sauf erreur, on a fait enquête et il est disponible.

D. Votre compagnie ou quelques-uns de vos associés ont-ils communiqué avec la *Gas Company* au sujet de l'entreposage?—R. Je ne puis dire s'ils l'ont fait directement.

D. Est-ce que quelqu'un ici peut nous renseigner sur le sujet?

M. MAC TAVISH: M. Wilton peut en parler.

M. GREEN: Je crois que M. Anderson devrait finir son exposé.

M. MAC TAVISH: Je me demande si lorsque M. Anderson aura terminé son exposé, il pourra consigner au compte rendu ses qualités et son expérience?

M. FOLLWELL: Où se trouve l'entrepôt dont vous parlez?

M. MURPHY: Dans le comté de Lambton.

M. FOLLWELL: Est-ce un entrepôt de surface?

M. MURPHY: Non, souterrain.

M. GREEN: M. Anderson peut-il d'abord faire tout son exposé. Nous l'interrogerons ensuite.

Le PRÉSIDENT: Je crois que ce serait très juste.

M. MAC TAVISH: Il pourrait d'abord nous indiquer ses qualités, puis faire son exposé.

Le TÉMOIN: Je me nomme Donald L. Anderson. Je suis employé de la *Fish Engineering Corporation*. J'ai travaillé dans les divers domaines de l'industrie depuis six ans, soit dans les services d'utilité publique ou la construction de pipelines, mais je me suis occupé surtout de l'étude des marchés.

M. RILEY: Quelles sont vos titres universitaires?

Le TÉMOIN: Je suis diplômé de l'institut Rice, d'Houston (Texas).

*M. Follwell:*

D. Qu'est-ce qu'un diplômé de cet institut? Est-ce un collègue de génie, ou quoi encore?—R. C'est une université d'Houston, Texas.

D. En quoi êtes-vous diplômé? En génie?—R. Je suis bachelier ès arts.

*M. Browne:*

D. Quelles études de génie avez-vous faites?—R. Je ne suis pas ingénieur.

D. Vous n'êtes pas ingénieur?—R. Non, monsieur.

D. Alors, quel travail faites-vous?—R. Je m'occupe surtout de l'étude des marchés en rapport avec la transmission et la distribution du gaz.

D. Où avez-vous acquis votre expérience dans ce domaine?—R. Auprès de l'*Houston Natural Gas Corporation*, d'Houston (Texas), et de la *Fish Engineering*.

D. Pendant combien de temps avez-vous été à l'emploi de la compagnie nommée en premier lieu?—R. Quatre ans.

D. Et deux ans avec la *Fish Engineering Company*?—R. Oui.

M. GREEN: Monsieur le président, pouvons-nous avoir tout l'exposé de M. Anderson?

Le TÉMOIN: J'ai mentionné la recette annuelle requise pour accuser un intérêt de  $6\frac{1}{2}$  p. 100 sur une mise de fonds de 285 millions de dollars. Comme je crois l'avoir dit, il faut une recette annuelle de \$47,595,000. Ceci ne comprend pas les recettes requises pour l'achat du gaz, mais comprend bien 52 p. 100 d'impôt sur le revenu. Le volume de gaz qui serait acheté au cours de la première année coûterait, au prix de 10 cents le m.p.c., soit le prix actuel payé en Alberta, \$3,876,700; cela, ajouté aux 47 millions de dollars, donne la recette annuelle requise pour assurer un revenu de  $6\frac{1}{2}$  p. 100 sur la mise de fond et payer l'impôt sur le revenu. Le total, divisé par le volume annuel, donne un prix moyen annuel de 66.8 cents le m.p.c., le prix moyen des ventes de la première année. Maintenant, fondé sur les mêmes chiffres, c'est-à-dire la même base, le prix moyen tomberait à 56 cents la cinquième année. Si l'impôt sur le revenu était différé, le prix moyen des ventes tomberait à  $52\frac{1}{2}$  cents la première année et à  $44\frac{1}{2}$  cents la cinquième année. On peut obtenir un marché à un prix de vente de 42 cents. Toute compagnie de transmission a à sa disposition diverses méthodes de vendre du gaz à l'industrie à un prix inférieur au prix moyen des ventes. C'est ce que font d'autres compagnies qui me sont familières aux États-Unis. Pour aller un peu plus loin et pour démontrer l'avantage d'un volume élevé de ventes, en supposant que la cinquième année les ventes augmenteraient à 450 millions de pieds cubes par jour,—il va sans dire qu'il faudrait une mise de fonds additionnelle, environ 295 millions de dollars plutôt que 285 millions de dollars d'après ce chiffre de ventes; le prix moyen tomberait à 36.4 cents le m.p.c. ce qui, évidemment, est moins élevé que tout prix actuel de combustible industriel.

Les marchés disponibles le long de la route sont ceux du Sud de la Saskatchewan, de Moose-Jaw et de Regina entre autres, de Winnipeg, de Sudbury et, il va sans dire, les marchés de l'Est du Canada, Montréal, Ottawa, Toronto,

et les régions périphériques et industrielles non actuellement desservies par l'*Union Gas Company* et la *Dominion Gas Company*: je puis faire erreur de nom.

M. Nickle:

D. Pouvez-vous indiquer le montant d'impôt sur le revenu que vous avez établi pour la première et la cinquième année?—R. Nous procédons d'une manière différente. Grâce à l'expérience acquise par la *Fish Engineering Corporation*,—nous avons construit trois des principaux pipe-lines des États-Unis,—les chefs de la compagnie ont imaginé une formule extrêmement précise et très utile à la préparation de ces estimations. Nous utilisons un pourcentage de 16·7 fois le placement qui donne la recette annuelle requise pour assurer un rendement de 6½ p. 100 et de 52 p. 100 d'impôt sur le revenu. Maintenant, si on utilise 12·5 p. 100 plutôt que 16·7 p. 100, on a la recette requise sans l'impôt.

D. Vous devez alors connaître le montant à mettre de côté pour l'impôt sur le revenu chacune de ces années? Quel est le montant de la subvention fédérale que vous devrez toucher pour que la compagnie fasse ses frais?

R. Comme je le dis, nous n'avons pas de chiffres concrets; nous utilisons des pourcentages.

D. Pouvez-vous établir des chiffres concrets pour nous?—R. Il faudrait faire certains calculs, mais je pense pouvoir vous le dire. Je crois que c'est \$11,970,000.

D. L'impôt annuel sur le revenu?—R. Oui.

D. Maintenant, avez-vous fini votre exposé?—R. Vous pouvez continuer.

D. Je désire poser quelques questions sur le sujet. Sur la base de vos frais, vous prévoyez un coût moyen de 66·8 cents par mille pieds cubes la première année. Vous mentionnez que le prix moyen auquel le gaz doit être vendu sera d'environ 42 cents. Si l'impôt sur le revenu était entièrement payé, autrement dit, avec une subvention fédérale de \$11,970,000 la première année, vous seriez encore à court de 10 cents par mille pieds cubes. Environ un vingtième de votre revenu se traduirait par une perte. En d'autres termes, avec la différence entre le coût moyen sans impôt sur le revenu à payer, soit de 52½ cents par mille pieds cubes, et le prix de vente moyen de 42 cents, vous auriez encore une perte de 12 millions de dollars la première année. Est-ce exact?—R. Je n'ai peut-être pas bien expliqué ce prix de 42 cents. Ce serait le prix exigé des gros consommateurs industriels.

D. Vous vendriez à un prix d'arrivée aux compagnies de distribution de chaque localité. Vous leur vendriez à un prix moyen, et elles établiraient leur propre tarif pour les différents genres de consommateurs industriels, commerciaux et domestiques. Est-ce exact?—R. Je crois que la question n'est pas aussi simple. Vous mettez en cause des questions qui relèvent du programme de la compagnie que je ne suis pas en mesure de discuter. Le prix moyen que je mentionne ici serait le prix d'arrivée au distributeur au détail. Nous mentionnons simplement un prix moyen avec lequel on pourra jouer selon le tarif de la compagnie de transmission elle-même. Mais toutes choses égales d'ailleurs, nous indiquons seulement ce que serait le prix moyen.

D. Pouvez-vous dès maintenant répondre à la question suivante: est-ce l'intention de la compagnie d'établir un prix uniforme, à peu près le même pour tous les consommateurs desservis par le pipe-line? Le consommateur de la Saskatchewan et du Manitoba paiera-t-il le même prix que le consommateur de Montréal ou de Toronto?—R. Je crois que ce sont ceux qui exploiteront le pipe-line qui devraient répondre à la question. Je ne suis pas en mesure de répondre à des questions qui relèvent du programme de la compagnie de transmission.

D. Y a-t-il ici quelqu'un qui puisse répondre à cette question?

M. MAC TAVISH: Je ne suis pas sûr qu'il y en ait. Je crois que nous touchons à un aspect du programme futur qui tombe dans la catégorie que j'ai déjà mentionnée. Si nous obtenons une charte et pouvons mettre le projet à exécution, nous devrons, comme je l'ai déjà dit, nous présenter devant la Commission des transports avec tout le détail de ces points. Je ne crois pas qu'un programme ait déjà été établi qui permette de donner une réponse.

M. NICKLE: Mes questions visent à établir si, oui ou non, le pipe-line que vous proposez sera d'abord économique et, en second lieu, s'il ne l'est pas, comment la perte sera recouvrée ou comblée. On a mentionné qu'il pourrait y avoir une remise d'impôt sur le revenu qui annulerait environ la moitié de la perte. Mais ce serait une subvention fédérale d'environ 12 millions de dollars par année. Le point suivant est le prix moyen. Évidemment, la concurrence dans l'Est du Canada ou le prix auquel le gaz peut être vendu établissent une limite de prix. Allez-vous recouvrer une partie de la perte en demandant au consommateur des Prairies un prix plus élevé que celui qu'il paierait si le pipe-line suivait la route la plus économique?

M. MAC TAVISH: Je reconnais l'à-propos de ces questions, mais il me semble que nous ne sommes pas en mesure d'y répondre. Permettez-moi d'illustrer mon point par une proposition hypothétique.

Supposons, par exemple, qu'il y aurait une subvention encore plus généreuse que la remise de l'impôt sur le revenu dont vous avez parlé, c'est-à-dire quelque chose d'encore mieux. Il y a toutes sortes de subventions. Nous pourrions citer une foule de chiffres qui seraient intéressants, si vous le voulez, mais qui seraient chimériques à défaut d'une telle subvention. C'est pourquoi il nous est bien difficile d'essayer d'obtenir les renseignements que vous demandez, parce qu'il faudrait les fonder sur tant de suppositions, y compris la construction très coûteuse dans la région du nord des Grands lacs. Voilà la raison. Ce n'est pas pour éluder la question. Il est à peu près impossible d'obtenir les données qui permettraient de répondre à vos questions.

M. NICKLE: Il est certain qu'avant de faire trop de frais de génie, d'études économiques, de lancement et d'avocat ou autres de cette nature, les commanditaires voudront s'assurer que le projet qu'ils poussent de l'avant sera entièrement économique, c'est-à-dire qu'il se suffira à lui-même.

Mais les chiffres que vous nous avez soumis indiqueraient une perte pendant les premiers cinq ans, sans tenir compte de toute subvention fédérale ou du prix ridiculement bas du gaz de l'Alberta. Et même avec ces subventions qui signifieraient une perte pour le contribuable canadien et les producteurs, le pipe-line subirait une perte de 50 millions de dollars au cours des cinq premières années.

M. MAC TAVISH: C'est exact.

M. NICKLE: S'il en est ainsi, comment un projet semblable peut-il être financé par voie de souscription publique?

M. MAC TAVISH: Je reconnais le point et je crois pouvoir y répondre par deux affirmations plutôt générales. En premier lieu, vous dites avec beaucoup de raison qu'avant de s'engager définitivement dans une aventure les gens doivent ordinairement savoir assez au juste où ils vont. D'une façon générale, j'admets que c'est vrai. Mais par contre j'ai vu, comme vous l'avez certainement vu aussi, bien des groupes s'engager sérieusement dans une entreprise jusqu'au premier stade de la constitution en société; c'est là où nous en sommes. Puis, ils font une étude plus approfondie et, finalement, dans certain cas, ils peuvent abandonner l'entreprise. En d'autres termes, ils peuvent abandonner un projet qui, au stade de la constitution, semblait être très sensé et probablement profitable. Je crois que c'est généralement ainsi que les choses se passent dans les affaires.

Maintenant, pour en venir à l'autre affirmation, je crois que dans le cas qui nous occupe, c'est très évident. Nous pouvons franchement présumer ici que nous nous trouvons dans la situation suivante: nous ne pouvons qu'exprimer l'espoir que notre entreprise connaîtra un succès commercial qui répondra aux chiffres estimatifs que M. Anderson vous a fournis.

Les commanditaires de l'entreprise savent les aléas auxquels ils s'exposent. Ils peuvent être très considérables en effet et il y a des inconnues que nous ne pouvons pas élucider dans le moment. Si nous le pouvions, nous le ferions certainement bien avant de nous présenter devant la Commission des transports.

M. HERRIDGE: Je crois que le témoin, dans le cas présent, a pris une attitude bien correcte et qu'il a bien répondu aux questions que M. Green lui a posées ce matin. Je parle de M. MacTavish. Je crois qu'au point où nous en sommes, nous abordons le domaine qui est du ressort de la Commission des transports. C'est la constitution de la compagnie qui intéresse le Comité. Nous avons entendu exposer ses intentions principales, ses projets financiers et le reste. Je crois que c'est tout ce qui intéresse le Comité ou ce dont ce dernier doit s'occuper.

Le PRÉSIDENT: C'est tout.

M. CARROLL: D'après les chiffres que M. Anderson nous a fournis, dois-je comprendre que la compagnie perdra des millions de dollars au cours des cinq premières années?

Le TÉMOIN: Non, monsieur. Je suis heureux que vous posiez la question, parce que je désire corriger cette impression. Je n'ai pas voulu dire cela du tout. J'indiquais simplement l'effet de divers chiffres et je montrais que ces perspectives pouvaient être améliorées par un amortissement plus rapide au cours des cinq premières années ou par une diminution de l'impôt sur le revenu ou autre moyen de cette nature.

Je ne dis pas que nous subirons une perte au cours des quelques premières années. Nous aimerions à tirer cette conclusion des études que nous avons faites. Nous croyons que le marché existe et que, s'il y a suffisamment de gaz et disponible pour le pipe-line, ce marché fera du pipe-line une entreprise économique.

M. APPLEWHAITE: Vous croyez que ce sera probablement une entreprise économique?

Le TÉMOIN: Oui, monsieur.

M. NICKLE: Pouvez-vous donner quelques explications supplémentaires? Vous dites que votre coût moyen du gaz pendant la première année est de 66·8 cents le mille pieds cubes, alors que votre prix de vente n'est que de 42 cents, et cependant vous dites que vous ne perdrez pas d'argent.

Le TÉMOIN: L'entreprise nous rapportera  $6\frac{1}{2}$  p. 100. Autrement dit, si nous supprimons ce  $6\frac{1}{2}$  p. 100, nous n'abaissions pas encore le prix moyen de 66·8 cents.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. NICKLE: D'après vous, allez-vous faire vos frais la première ou même la cinquième année?

Le PRÉSIDENT: Je crois que c'est à la compagnie de décider si, oui ou non, elle veut perdre de l'argent. C'est son argent qu'elle va dépenser.

M. NICKLE: Mon point est simplement celui-ci: je suis de l'opinion de M. Herridge, savoir que c'est à la Commission des transports qu'il incombe de fixer la route du pipe-line et de décider entre les concurrents ou groupes de concurrents qui désirent obtenir le droit de construire des pipe-lines. Toutefois, aussi longtemps qu'elle sera liée par le programme établi du Gouvernement, soit

que seul un pipe-line construit en territoire canadien sera autorisé, la Commission ne pourra agir à moins que le programme ne change. Voilà pourquoi, je crois ces questions bien fondées.

M. CARTER: Monsieur le président, je ne crois pas que nous siégeons ici pour renverser ou même critiquer le programme du gouvernement, mais simplement pour décider si, oui ou non, cette compagnie doit être constituée. De plus, je ne crois pas que le temps du Comité doive être employé à des questions qui ne se rapportent pas à ces points.

M. BROWNE: Monsieur le président, il est certainement à propos de savoir si la compagnie a besoin d'une subvention de 12 millions de dollars.

M. WHITESIDE: Elle ne l'a pas demandée.

M. NICKLE: A tout événement, ce sera 14 cents le 1,000 pieds cubes, si l'impôt sur le revenu est calculé là-dessus. La remise de l'impôt sur le revenu est certainement une subvention du gouvernement.

M. MOTT: Le gouvernement remet-il l'impôt sur le revenu aux autres compagnies de pipe-lines?

M. NICKLE: Non.

M. MOTT: Le fait-il dans le cas présent?

M. NICKLE: Je ne le crois pas.

Le TÉMOIN: Si vous me le permettez, je vais éclaircir ce chiffre de 16·7 p. 100 afin qu'il n'y ait pas de malentendu. Il comprend 6½ p. 100 d'intérêt sur le capital investi, 52 p. 100 d'impôt sur le revenu et tous les frais, la dépréciation de toute sorte, tout à l'exception des achats de gaz. Si vous réduisez ce chiffre du montant de l'impôt sur le revenu, vous retenez encore 6½ p. 100 de revenu et vous avez encore de quoi payer la dépréciation et les autres frais, excepté les achats de gaz.

M. MACDONALD: Nous sommes ici ce matin pour étudier un bill demandant une charte en vue de la construction d'un pipe-line. C'est un bill fabriqué sur modèle. Il a été expliqué au Comité. Ceux qui demandent la charte ont à leur appui l'opinion d'ingénieurs de grande réputation et d'une institution financière responsable à l'égard du financement. Je crois que ce sont les seuls points qui intéressent le Comité. On a malheureusement fait entrer dans la discussion la question des subventions ou autre chose de cette nature. Si la compagnie ne fait pas de profit pendant quatre ou cinq ans, il est peu probable qu'elle paie un impôt. Le Comité pourrait discuter longuement la construction du pipe-line, mais il a été établi que nous ne pouvons pas obtenir ces renseignements, parce qu'ils ne sont pas encore disponibles. En ce qui concerne l'impôt, quelqu'un a parlé de 52 p. 100. Si la compagnie revise ses chiffres, je crois qu'en aucun cas l'impôt ne serait de 52 p. 100. Je suis d'opinion que ces questions devraient être mises de côté immédiatement. Je crois saisir le sentiment du Comité, sauf probablement pour un membre qui n'est pas d'accord avec le programme du gouvernement, mais nous ne sommes pas ici pour étudier l'attitude officielle en matière d'exportation du gaz. Je propose, monsieur le président, que dorénavant vous insistiez pour que les sentiments des autres membres du Comité soient pris en considération et que la discussion se limite au cadre du bill dont nous sommes saisis et que nous puissions décider si, oui ou non, nous devons accorder une charte à la compagnie.

*M. Follwell:*

D. Quelques-uns d'entre nous, qui venons de l'Ontario, sommes intéressés à obtenir du gaz, et je désire poser une question au témoin à ce sujet. Pouvez-vous pointer sur la carte l'endroit approximatif où se terminera le pipe-line. Entre quels endroits?—R. D'après le plan que nous avons, le pipe-line passerait par

Regina et Moose-Jaw, Winnipeg, Fort-William et Sudbury, jusqu'à un endroit d'où un embranchement irait vers Montréal pour desservir les localités de la région et un autre jusqu'à la région d'emmagasinage de Dawn pour desservir les localités de la région. Ottawa serait relié à l'embranchement de Montréal.

D. Vous vous proposez de desservir toutes les localités situées entre l'est et l'ouest de ces régions?—R. Cela dépendra encore du programme de la compagnie à ce sujet.

D. Vous auriez de la concurrence entre Toronto et l'ouest de cette ville. Il vous faudra faire face à la concurrence des prix. Il y a une autre question que je désire vous poser du point de vue du revenu. Certaines matières seront-elles extraites du gaz puisé dans les champs de l'Ouest avant de le livrer au distributeur?—R. On emploierait du gaz pour faire fonctionner les stations de pompage.

D. Je veux parler d'autres matières présentes dans le gaz provenant des puits. Tireriez-vous un revenu des sous-produits?—R. Cela dépendrait du contrat d'achat du gaz, des dispositions convenues. Tout dépendrait si le gaz est acheté dans le sol ou à sa sortie du puits ou d'autre façon.

D. Si vous l'achetez à la sortie du puits, y a-t-il certains sous-produits dont vous pourriez profiter?—R. Oui, s'ils pouvaient être extraits du gaz et, encore là, tout dépendrait du contrat. Si on achetait du gaz humide ou si une décharge d'usine de gasoline devait être construite, on pourrait alors extraire des sous-produits du gaz.

M. HODGSON: Au sujet de l'article 11, M. MacTavish a parlé des sociétés prêtes à financer la compagnie. La compagnie en est-elle une qui va vendre des actions? Allez-vous vendre des actions au public?

M. MACTAVISH: Je crois que le plan consiste en une souscription générale effectuée par un groupe dont nous avons déjà donné les noms et qui, à son tour, vendra des valeurs soit au public, soit à des institutions.

M. HODGSON: Ces sociétés ou ces courtiers, si vous le voulez, recevront dix pour cent.

M. MACTAVISH: Je crois que l'article 11 est tiré de la loi des compagnies. Il vise la vente des valeurs de la compagnie selon le même principe que celui que pose la loi générale des compagnies.

M. RILEY: C'est le maximum?

M. MACTAVISH: Oui.

M. HODGSON: D'après l'article 11, elles peuvent toucher jusqu'à 10 p. 100.

M. MACTAVISH: Oui, monsieur; c'est le maximum.

M. HODGSON: Qu'est-ce à dire de la vente des actions?

M. MACTAVISH: Comme M. Wilton l'a mentionné, c'est encore une question de concurrence, parce que nous ne sommes pas irrémédiablement engagés envers le groupe dont il a parlé. Le moment venu, la souscription sera mise aux enchères.

M. HODGSON: Il me semble qu'il y a tellement de compagnies qui essaient d'obtenir une charte pour construire des pipe-lines qu'elles considèrent la chose comme un moyen de faire beaucoup d'argent soit en vendant des actions, soit en transportant du gaz. Le public devrait être protégé jusqu'à un certain point lorsqu'il s'agit de la vente de ces actions.

M. MACTAVISH: Je crois que c'était là l'intention du législateur lorsqu'a été adoptée la loi générale sur les pipe-lines, laquelle sert de modèle aux bills visant à constituer des compagnies comme celle-ci.

M. HODGSON: C'est la raison pour laquelle il est prévu 10 p. 100.

M. MACTAVISH: C'est ce que j'ai toujours pensé.

M. HODGSON: Je crois encore que le maximum est plus élevé.

M. GREEN: Pouvons-nous entendre l'autre témoin?

M. Douglas Newton, gérant de la *Dominion Securities*, Ottawa, est appelé:

Le TÉMOIN: Monsieur le président et messieurs, je me nomme Douglas Newton et je suis le gérant de la *Dominion Securities* à Ottawa. Je viens ici au nom de cette société, et je dois vous dire que nous serions intéressés au financement de la compagnie. Il est difficile de dire la proportion d'obligations, d'actions privilégiées ou d'actions ordinaires que nous financerons mais, d'une façon générale dans le passé, la proportion a été de 75 p. 100 d'obligations, 15 p. 100 d'actions privilégiées et 10 p. 100 d'actions ordinaires.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser, messieurs?

M. Murphy:

D. Ces valeurs sont-elles en partie convertible?—R. Cela dépend du temps où nous faisons l'émission, si nous la faisons. Cela dépend entièrement de ce que l'avenir réserve. Nous sommes des souscripteurs et distributeurs de valeurs. Nous ne sommes pas des promoteurs; lorsqu'on a mis la dernière main à tout, nous pouvons alors décider la meilleure méthode de financement.

D. Est-ce que dans votre distribution une partie du Canada recevra plus qu'une autre, comme cela s'est vu dans le passé?—R. Je n'en ai aucune idée. Je sais que dans le cas de la *Trans-Mountain* la plupart des gens de l'Ouest ont eu la préférence. Nous nous sommes occupés de la *Trans-Mountain* et les gens de la région desservie ont eu la préférence.

D. En serait-il ainsi si vous aviez une charte et pouviez faire la distribution dès maintenant?—R. Je ne puis répondre à cette question.

M. APPLEWHAITE: Est-ce que la proportion de 15 p. 100 d'actions privilégiées et de 10 p. 100 d'actions ordinaires signifie que les 5 millions d'actions dont il est question à l'article 3 du bill comprendront 3 millions d'actions privilégiées et de 2 millions d'actions ordinaires?

Le TÉMOIN: Je ne puis répondre à cette question.

M. APPLEWHAITE: Voici où je veux en venir: est-ce que les 5 millions d'actions du capital autorisé en vertu de l'article 3 du bill comprennent à la fois les actions privilégiées et les actions ordinaires?

M. MAC TAVISH: Puis-je interrompre? Si le bill est adopté, je déposerai en temps voulu un affidavit dont un paragraphe se lira comme suit:

Je crois qu'aux fins d'établir les honoraires à payer relativement au capital autorisé de la *Mid-Continent Pipelines Ltd* la somme de 35 millions de dollars doit être fixée comme étant le montant global pour lequel les 5 millions d'actions sans valeur nominale ou au pair peuvent être émises.

M. APPLEWHAITE: Mais là n'est pas ma question. Sur ces 5 millions d'actions, il y en aura des privilégiées et des ordinaires? Quelles sont les conditions de priorité?

M. MAC TAVISH: L'article 3 dit: 5 millions d'actions sans valeur nominale ou au pair. Cela signifie nécessairement que ce sont des actions ordinaires.

M. APPLEWHAITE: En vertu de quel article du bill émettez-vous la moitié plus d'actions privilégiées?

M. MAC TAVISH: La réponse ne se trouve pas dans le bill, mais bien dans la loi générale des compagnies qui a créé des actions privilégiées. Je ne sache pas que nous ayons mentionné des actions privilégiées.

M. APPLEWHAITE: Pouvez-vous expliquer la situation au Comité? Si vous devez émettre vos 5 millions d'actions ordinaires, je désire savoir d'où viennent les actions privilégiées?

M. WILTON: Je comprends, monsieur Applewhaite, qu'il y aura 5 millions d'actions sans valeur nominale ou au pair, comme il est prévu à l'article 3. Ce sont des actions ordinaires, et nous avons établi le montant sur lequel nous paierons le droit de constitution en société à 35 millions de dollars dont 10 p. 100 d'actions ordinaires. Mettons que nous pensons que le coût global du pipe-line serait de 285 millions de dollars; il pourrait être plus élevé, mais nous attribuons dans notre affidavit, en vue de nous protéger, une valeur de 35 millions de dollars aux 5 millions d'actions ordinaires.

M. APPLEWHAITE: Vous avez 5 millions d'actions ordinaires?

M. WILTON: Oui, monsieur.

M. APPLEWHAITE: D'où viennent vos actions privilégiées?

M. WILTON: Nous avons des dispositions en vertu desquelles, conformément aux articles 7 et 8 du bill, certains articles de la loi des compagnies sont incorporés dans notre bill. Si nous désirons créer des actions privilégiées, nous le ferons en conformité de la loi.

M. APPLEWHAITE: Vous pouvez augmenter votre capital social sans demander au Parlement de modifier votre charte?

M. WILTON: Oui.

M. HODGSON: Si vous vendez des actions de la compagnie, est-il certain que la pipe-line sera jamais construit?

Le TÉMOIN: Notre passé est éloquent. Nous avons fait beaucoup de financement au Canada. Nous avons des bureaux dans tout le pays, à New-York et à Londres. Si vous jetez un coup d'œil sur votre passé, vous verrez que nous sommes de tout repos.

M. MAC TAVISH: Dans la plupart des provinces, il existe une loi sur les valeurs en vertu de laquelle tout financement doit être soumis aux autorités et approuvé par elles; il faut une autorisation expresse pour vendre des actions. Je crois qu'il en est ainsi dans toutes les provinces du Canada. Il s'agit de protéger le public.

M. HODGSON: Si chacun se présentait devant le comité pour obtenir une charte et construisait des pipe-lines, il n'y aurait pas suffisamment de gaz pour les remplir.

M. MAC TAVISH: C'est là où la Commission des transports intervient afin qu'il ne se construise pas deux pipe-lines qui ne pourraient être exploités d'une façon économique.

M. HODGSON: Ou que plusieurs compagnies vendent des actions alors qu'un seul pipe-line sera construit.

M. MAC TAVISH: Il leur faut obtenir le consentement de la Commission des transports. Je crois que l'intérêt public est bien protégé par les Commissions provinciales des titres et la Commission des transports.

M. GREEN: Ai-je raison de comprendre que votre société, la *Dominion Securities*, est disposée à participer au financement de ce pipe-line à condition qu'il suive une route entièrement canadienne vers l'Ontario et le Québec?

M. WILTON: Oui, monsieur.

M. FOLLWELL: Pouvez-vous dire le pourcentage que votre société se propose de souscrire en comparaison des souscripteurs américains?

Le TÉMOIN: Nous n'en connaissons pas le montant nous-mêmes.

M. FOLLWELL: Est-ce une question d'entente?

Le TÉMOIN: Oui.

M. NICKLE: Je désire poser une autre question à M. MacTavish. L'Université de Stanford, en Californie, et l'Université Western, en Ontario, ont terminé récemment une étude relative à l'aspect économique de l'acheminement par voie canadienne du combustible jusque dans l'Est du pays. Sauf erreur, le rapport est loin d'être favorable à une route entièrement canadienne. Au cours des deux prochains mois, la Commission de conservation du pétrole de l'Alberta fera une enquête et étudiera à fond l'aspect économique de toutes les routes proposées ou autres pour le transport du gaz de l'Alberta vers l'Est. Au cas où le rapport Stanford et les conclusions de la Commission de conservation du pétrole de l'Alberta indiqueraient qu'une route autre que celle que vous proposez maintenant servirait mieux le commerce et les producteurs, votre compagnie serait-elle disposée à modifier sa requête et à demander qu'une autre route soit substituée à celle qui est proposée?

M. MACTAVISH: Je ne crois pas que nous le pourrions, monsieur, parce que nous ne saurions demander la permission de faire ce qui est évidemment impossible à la lumière du programme actuellement officiel. Alors, comme simple profane, je ne connais pas d'autre route que celle du nord des Grands lacs, parce que toute autre que je puis envisager nous obligerait à exporter du gros aux États-Unis, ce qui ne peut se faire en vertu du programme officiel.

M. NICKLE: Autre question: à supposer que le programme officiel soit révisé, songeriez-vous à suivre une route qui servirait mieux les consommateurs et les producteurs canadiens que celle que vous proposez maintenant?

M. MACTAVISH: Dans ces circonstances, monsieur, ce sont nos économistes et nos ingénieurs qui nous indiqueraient où poser le pipe-line.

M. APPLEWHAÏTE: Dans l'intervalle, le pipe-line aurait été construit?

M. HODGSON: La Commission des transports n'aurait-elle pas son mot à dire sur ce sujet?

M. MACTAVISH: Assurément. Son approbation est peut-être ce qu'il y a de plus important.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, messieurs?

Le préambule est-il adopté?

Adopté.

L'article 1 est-il adopté?

Adopté.

L'article 2 est-il adopté?

Adopté.

L'article 3 est-il adopté?

3. "Le capital social de la Compagnie consiste en cinq millions d'actions sans valeur nominale ou au pair."

Je crois que M. MacTavish a un affidavit à déposer relativement à l'article 3. Le secrétaire voudrait-il en donner lecture?

Le SECRÉTAIRE:

Je, soussigné, DUNCAN KENNETH MACTAVISH, de la cité d'Ottawa, dans le comté de Carleton, conseiller juridique de Sa Majesté, déclare et dis:

1. Que je suis le procureur des requérants de la constitution en société de la *Mid-Continent Pipelines Ltd.* et que, en cette qualité, je suis au courant des questions ci-après énoncées.

2. Que j'ai reçu avis, de la part des requérants de la constitution en société de ladite compagnie, que le capital de ladite compagnie, consistant en 5 millions d'actions sans valeur nominale ou au pair, ne sera pas émis pour un montant global dépassant 35 millions de dollars.

3. Que je crois qu'aux fins d'établir les honoraires à payer relativement au capital autorisé de la *Mid-Continent Pipelines Ltd.*, la somme de 35 millions de dollars doit être fixée comme étant le montant global pour lequel les 5 millions d'actions sans valeur nominale ou au pair peuvent être émises.

Et je fais cette déclaration solennelle, la croyant consciencieusement vraie et sachant qu'elle a la même force et effet que si elle était faite sous serment, et sous l'empire de la loi de la preuve en Canada.

M. WHITESIDE: Monsieur le président, je propose que pour les fins des droits à acquitter sur le capital social, qui n'aura pas de valeur au pair, le comité recommande que chaque action ait une valeur de \$7.

Le PRÉSIDENT: La motion est-elle adoptée?

Adopté.

L'article 3 est-il adopté?

Adopté.

L'article 4 est-il adopté?

Adopté.

L'article 5 est-il adopté?

Adopté.

L'article 6 est-il adopté?

6. Subordonnément aux dispositions de toute législation générale concernant les pipe-lines pour la transmission et le transport du gaz et du pétrole ou de quel que produit ou sous-produit liquide du gaz et du pétrole, qui est adoptée par le Parlement, la Compagnie peut:

- a) à l'intérieur ou à l'extérieur du Canada, construire, acheter, louer ou autrement acquérir et détenir, développer, mettre en service, entretenir, contrôler, louer, mort-gager, hypothéquer, grever de privilèges ou d'autres garanties, vendre, transporter, ou autrement aliéner et faire valoir tout et tous pipe-lines interprovinciaux et/ou internationaux, ainsi que tous ouvrages s'y rapportant, pour recueillir, transmettre, transporter, emmagasiner et livrer du gaz naturel et artificiel, ainsi que du pétrole ou tous produits ou sous-produits liquides ou gazeux du gaz ou du pétrole, y compris des stations de pompage, terminus, bassins ou réservoirs d'emmagasinage et tous ouvrages s'y rapportant pour servir relativement auxdits pipe-lines, à condition que le pipe-line ou les pipe-lines principaux pour la transmission et le transport du gaz et du pétrole soient entièrement situés à l'intérieur du Canada; acheter, ou autrement acquérir, transmettre, transporter et vendre, et distribuer du gaz naturel et artificiel, ainsi que du pétrole et tous produits ou sous-produits liquides ou gazeux du gaz ou du pétrole, ou autrement en disposer; posséder, louer, vendre, mettre en service et entretenir des aéronefs et des aérodromes pour les fins de son entreprise, ainsi que les aménagements nécessaires au service de ces aéronefs et aérodromes; posséder,

louer, mettre en service et entretenir des réseaux de communication téléphonique, télétypique et télégraphique entre stations, et subordonnement à la *Loi sur la radio, 1938*, ainsi qu'à toute autre loi concernant la radio, posséder, louer, mettre en service et entretenir des aménagements de communication radiophonique entre stations.

- b) acheter, détenir, louer, vendre, améliorer, échanger ou autrement faire le commerce de biens immobiliers ou de tous intérêts et droits y afférant, en loi ou en équité, ou autrement quelconque, et faire commerce de toute portion des terrains et biens ainsi acquis; elle peut les subdiviser en lots à bâtir et, d'une façon générale, les disposer en lots, rues et emplacements de construction pour fins résidentielles ou autres; y construire des rues et des réseaux de drainage et d'égouttage nécessaires, et y faire des constructions pour fins résidentielles ou autres; fournir à tout bâtiment ainsi construit, ou aux autres bâtiments construits sur ces terrains, la lumière électrique, la chaleur, le gaz, l'eau ou autres commodités; les louer ou vendre, soit à ses propres employés, soit à d'autres, aux termes et conditions paraissant s'imposer; et
- c) exercer, accessoirement et incidemment aux fins et objets énoncés dans la présente loi, les pouvoirs suivants, à moins que ces pouvoirs ou l'un d'entre eux ne soient expressément exclus par la présente loi, savoir: les pouvoirs énoncés aux alinéas a) à bb) inclusivement du paragraphe (1) de l'article 14 de la *Loi des compagnies, 1934*.

M. GREEN: Monsieur le président, à propos de l'article 6, je propose que les mots "ou à l'extérieur" soient rayés à la ligne 18 de la page 2 du bill; que les mots "et/ou internationaux" soient rayés à la ligne 24; que, à la ligne 32, les mots "le pipe-line ou" et "principaux" soient rayés et le mot "tous" soit inséré après le mot "que".

Je répète. Je propose qu'à la ligne 32 le mot "tous" soit inséré après le mot "que" afin que la disposition se lise comme suit: "tous pipe-lines pour la transmission et le transport du gaz et du pétrole . . .".

M. MAC TAVISH: Ces amendements conviennent aux promoteurs.

Le PRÉSIDENT: Les amendements sont-ils adoptés?

Adopté.

L'article 6 amendé est-il adopté?

Adopté.

L'article 7 est-il adopté?

Adopté.

L'article 8 est-il adopté?

Adopté.

L'article 9 est-il adopté?

Adopté.

L'article 10 est-il adopté?

Adopté.

L'article 11 est-il adopté?

Adopté.

Le titre est-il adopté?

Adopté.

Le bill amendé est-il adopté?

Adopté.

Quant à l'impression des témoignages, combien d'exemplaires anglais et français désirez-vous faire imprimer? On imprime ordinairement 750 exemplaires en anglais et 250 en français. Cela vous convient?

M. FOLLWELL: Je propose qu'il en soit ainsi.

Adopté.

M. CARROLL: Dois-je comprendre que ceux qui ont essayé de faire adopter le bill de la *Boundary Pipelines* ont payé un droit de \$1,200? Est-ce la coutume de remettre ce droit?

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: En vertu de l'article 93 du Règlement, c'est la coutume de remettre le droit lorsque le bill est rejeté par le Comité.

M. GREEN: Cela ne concerne en rien le présent bill. Ils ont payé \$1,200 l'an dernier, et je ne vois pas pourquoi nous serions tenus de leur remettre cet argent.

M. CARROLL: S'ils y ont droit, le Comité peut le leur accorder.

M. MAC TAVISH: Voici ce que nous pensons. L'an dernier, nous avons proposé le bill de la *Boundary Pipeline* qui a franchi toutes les étapes, mais n'a pas été adopté par le Comité. En toute bonne foi et en conformité du Règlement, nous avons payé \$1,200 en prévision de l'adoption du bill.

Toutefois, le bill dont vous êtes saisi remplace l'ancien, et les faits sont exactement les mêmes. Par conséquent, nous croyons respectueusement qu'il n'est que raisonnable que vous nous accordiez un crédit de \$1,200, montant qui ne nous a rien valu à la dernière session, à l'égard du droit payé.

M. HODGSON: Monsieur le président, je ne suis pas de cet avis, parce que n'eût été le point de vue exprimé ici et à la Chambre il n'y aurait pas eu de route entièrement canadienne. Du reste, si nous établissons la coutume de rembourser les promoteurs, nous nous trouverons à le faire chaque semaine de l'année pendant le reste de nos jours.

M. GREEN: On s'est opposé au bill l'an dernier, parce que les requérants avaient un projet tout à fait différent. Le projet de l'an dernier était de transporter du gaz aux États-Unis, et le bill n'a pas été adopté par la Chambre.

Cependant, ces promoteurs nous présentent cette année une requête différente et désirent obtenir une charte. Je crois qu'ils seraient satisfaits d'atteindre ce résultat sans essayer de recouvrer les \$1,200 qu'ils ont payés l'an dernier, parce qu'ils n'ont guère dépensé encore.

Ils demandent une charte pour construire un pipe-line au coût de 285 millions de dollars et, cependant, ils n'ont dépensé que \$25,000, et c'était l'an dernier. Ils n'ont pas fait d'autres relevés ni n'ont fait de frais supplémentaires. Ils se présentent ici et admettent qu'ils n'ont rien dépensé depuis l'an dernier, soit ces \$25,000. Par conséquent, je trouve que c'est aller un peu loin que de demander au Comité de leur rembourser \$1,200.

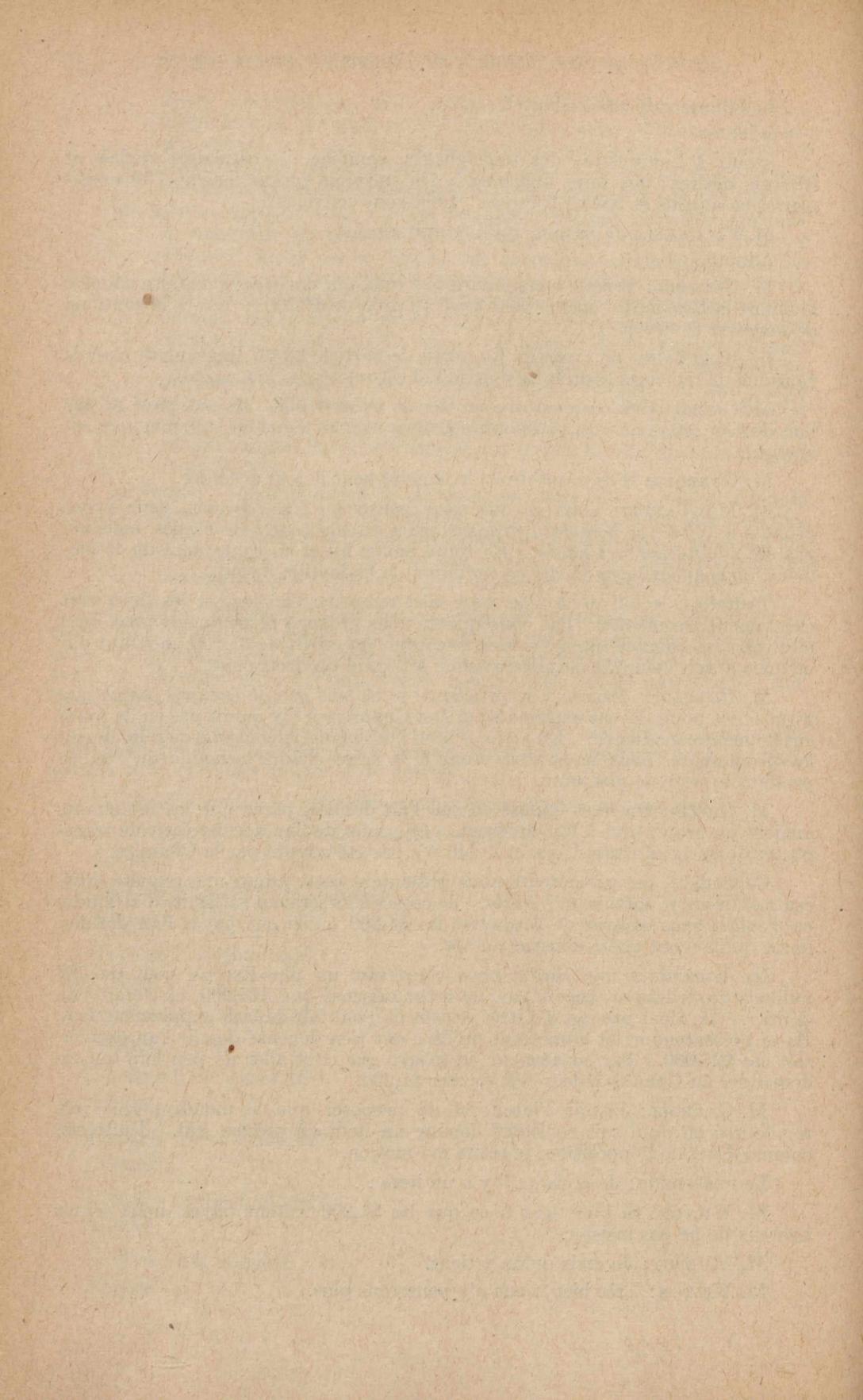
M. CARROLL: J'avais l'intention de proposer que le montant leur soit remboursé ou qu'il soit considéré comme un item du présent bill. Toutefois, comme il y a de l'opposition, je retire ma motion.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il y a un item . . .

M. WILTON: Si l'on tient à ce que les \$1,200 restent payés, nous serons heureux de ne pas insister.

M. MURPHY: Je crois qu'on y tient.

M. WILTON: Très bien, nous n'y penserons plus.



CHAMBRE DES COMMUNES

Septième session de la vingt et unième Législature  
1952-1953

---

COMITÉ PERMANENT  
DES  
**CHEMINS DE FER, CANAUX  
ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES**

*Président:* M. H. B. McCULLOCH

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES  
Fascicule 3

---

Bill 191 (D-17 du Sénat)

Loi modifiant la Loi de la marine marchande du Canada, 1934

---

SÉANCES DES LUNDI 30 MARS 1953  
ET MARDI 31 MARS 1953

---

TÉMOINS:

MM. W. J. Matthews, directeur des Services de l'administration et du contentieux; A. Cumyn, inspecteur principal des machines; W. A. Caton, inspecteur en chef de radio; et le capitaine J. W. Kerr, surveillant des Services nautiques; tous du ministère des Transports; M. J. I. Bird, de Vancouver, avocat de la *British Columbia Towboat Owners Association* et de la *British Columbia Coastwise Operators Association*; M. J. A. Lindsay, de Vancouver, président du comité spécial de la *British Columbia Towboat Owners Association*; le capitaine J. M. Gillison, de Vancouver, président du comité spécial de la *British Columbia Coastwise Operators Association*; M. S. S. Clarke, de Montréal, gérant général de la *Clarke Steamship Company Limited of Montreal*; M. Peter Wright, de Toronto, avocat de la *Dominion Marine Association*, et M. George Donavon, de Toronto, secrétaire de la *Dominion Marine Association*.

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.  
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE  
OTTAWA, 1953

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. H. B. McCulloch,

*Vice-président:* M. H. P. Cavers.

Applewhaite,	Follwell,	McIvor,
Beaudry,	Fulton,	Mott,
Bertrand,	Garland,	Murphy,
Beyerstein,	Gibson,	Murray ( <i>Cariboo</i> ),
Bonnier,	Gillis,	Mutch,
Bourget,	Gourd ( <i>Chapleau</i> ),	Nickle,
Browne ( <i>Saint-Jean- Ouest</i> ),	Green,	Nixon,
Cannon,	Harkness,	Noseworthy,
Carroll,	Harrison,	Pouliot,
Carter,	Healy,	Richard ( <i>Saint-Maurice- Lafèche</i> ),
Cauchon,	Herridge,	Riley,
Cavers,	Higgins,	Robinson,
Chevrier,	Hodgson,	Rooney,
Churchill,	James,	Ross ( <i>Hamilton-Est</i> ),
Clark,	Lafontaine,	Shaw,
Conacher,	Low,	Spence,
Darroch,	Macdonald ( <i>Edmonton- Est</i> ),	Stuart ( <i>Charlotte</i> ),
Dewar,	MacNaught,	Thatcher,
Eudes,	McCulloch,	Whiteside,
Ferguson,	McGregor,	Whitman.

*Le secrétaire du Comité,*

R. J. GRATRIX.

ORDRES DE RENVOI

JEUDI 12 mars 1953.

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

Bill n° 191 (D-7 du Sénat), intitulé: "Loi modifiant la Loi de la marine marchande du Canada, 1934".

VENDREDI 27 mars 1953.

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

VENDREDI 27 mars 1953.

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

*Le greffier de la Chambre,*

LÉON-J. RAYMOND.

## RAPPORT À LA CHAMBRE

MARDI 31 mars 1953.

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

### SEPTIÈME RAPPORT

Le Comité ayant examiné le Bill n° 191 (D-7 du Sénat), intitulé: "Loi modifiant la Loi de la marine marchande du Canada, 1934", est convenu d'en faire rapport avec les amendements suivants:

1. L'article 1 est modifié par le retranchement des mots "qui, tous, ont" à la deuxième ligne du paragraphe (2) et par l'insertion des mots "qui ont".

2. L'article 2 est modifié par le retranchement du paragraphe (3) du paragraphe (1) du bill et son remplacement par ce qui suit:

"(3) Le paragraphe deux s'applique aussi à tous les autres navires à vapeur dont la jauge brute est de cinq mille tonneaux ou plus qui entreprennent, en dehors d'un port, un voyage qui n'est pas un voyage en eaux intérieures."

L'article 2 est de plus modifié par le retranchement du paragraphe (6) du paragraphe (2) du bill et son remplacement par ce qui suit:

"(6) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, dans la mesure et aux conditions qu'il lui est loisible de prescrire, stipuler que

- a) un navire naviguant sur les Grands lacs ou sur le fleuve Saint-Laurent en amont de l'issue inférieure du canal de Lachine et du pont Victoria à Montréal,
  - b) un navire de charge dont la jauge brute est de cinq cents tonneaux ou plus mais n'excède pas cinq mille tonneaux entreprenant un voyage en dehors d'un port, et
  - c) un navire dont la jauge brute est de moins de cinq cents tonneaux opérant le remorquage d'un autre navire dont la jauge brute est de cinq cents tonneaux ou plus ou opérant le remorquage de tout autre objet flottant qui a une dimension en tout sens de cent cinquante pieds ou plus
- doit être muni d'une installation radiotéléphonique."

3. Ledit bill est de plus modifié par l'insertion du nouvel article 3 qui suit:

"3. (1) L'article 411 de ladite loi est abrogé et remplacé par le suivant:

"411. Personne ne doit établir une station de radio, ni installer, exploiter ou avoir en sa possession un appareil de radio consistant en une combinaison raisonnablement complète et suffisante de dispositifs distincts de radio, destinée à être utilisée, ou susceptible de l'être, comme une station de radio à bord d'un navire canadien ou d'un bâtiment possédant un permis au Canada, si ce n'est en vertu et conformité d'un permis accordé à cet égard par le Ministre sous l'autorité de la présente loi ou de la Loi sur la radio, 1938."

(2) Le paragraphe (1) de l'article 412 de ladite loi est abrogé et remplacé par le suivant:

"412. (1) Quiconque établit une station de radio, ou installe, utilise ou a en sa possession un appareil de radio sur un bâtiment en violation des dispositions de la présente loi ou de règlements établis sous l'autorité des présentes, est passible, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende d'au plus cinquante dollars et, après déclaration de culpabilité sur mise en accusation, d'une amende d'au plus cinq cents dollars et d'un emprisonnement d'au plus douze mois et, dans l'un ou l'autre cas, tout appareil de radio installé ou utilisé sans permis est sujet à confiscation au profit de Sa Majesté."

4. Ledit bill est de plus modifié par le renumérotage des articles 3, 4, 5, 6 et 7 comme articles 4, 5, 6, 7 et 8, respectivement.

5. L'article 6, devenu l'article 7, est modifié par le retranchement des mots "qui, tous, ont", à la deuxième ligne du paragraphe (2), et leur remplacement par les mots "qui ont".

6. L'article 7, devenu l'article 8, est modifié par le retranchement du paragraphe (7) du paragraphe (1) du bill et par l'insertion de ce qui suit:

"(7) Le paragraphe (6) s'applique aussi à tous les autres navires à vapeur dont la jauge brute est de cinq mille tonnes ou plus qui entreprennent, en dehors d'un port, un voyage qui n'est pas un voyage en eaux intérieures."

L'article 7, devenu l'article 8, est de plus modifié par le retranchement du paragraphe (10) du paragraphe (2) du bill et son remplacement par ce qui suit:

"(10) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, dans la mesure et aux conditions qu'il lui est loisible de prescrire, stipuler que

- a) un navire naviguant sur les Grands lacs ou sur le fleuve Saint-Laurent en amont de l'issue inférieure du canal de Lachine et du pont Victoria à Montréal,
- b) un navire de charge dont la jauge brute est de cinq cents tonnes ou plus mais n'excède pas cinq mille tonnes entreprenant un voyage en dehors d'un port, et
- c) un navire dont la jauge brute est de moins de cinq cents tonnes opérant le remorquage d'un autre navire dont la jauge brute est de cinq cents tonnes ou plus ou opérant le remorquage de tout autre objet flottant qui a une dimension en tout sens de cent cinquante pieds ou plus,

doit être muni d'une installation radiotéléphonique."

7. Ledit bill est de plus modifié par l'insertion du nouvel article 9 qui suit:

"9. (1) L'article 416 de ladite loi est abrogé et remplacé par le suivant:

"416. Personne ne doit établir une station de radio, ni installer, exploiter ou avoir en sa possession un appareil de radio consistant en une combinaison raisonnablement complète et suffisante de dispositifs distincts de radio, destinée à être utilisée, ou susceptible de l'être, comme une station de radio à bord d'un navire canadien ou d'un bâtiment possédant un permis au Canada, si ce n'est en vertu et conformité d'un permis accordé à cet égard par le Ministre sous l'autorité de la présente loi ou de la Loi sur la radio."

(2) Le paragraphe (1) de l'article 417 de ladite loi est abrogé et remplacé par le suivant:

"417. (1) Quiconque établit une station de radio, ou installe, utilise ou a en sa possession un appareil de radio sur un bâtiment en violation des dispositions de la présente loi ou des règlements établis sous l'autorité des présentes, est passible, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende d'au plus cinquante dollars et, après déclaration de culpabilité sur mise en accusation, d'une amende d'au plus cinq cents dollars et d'un emprisonnement d'au plus douze mois et, dans l'un ou l'autres cas, tout appareil de radio installé ou utilisé sans permis est sujet à confiscation au profit de Sa Majesté." "

8. Ledit bill est de plus modifié par le renumérotage des articles 8 à 12 comme articles 10 à 14, respectivement.

9. Ledit bill est de plus modifié par l'insertion du nouvel article 15 qui suit:

"15. L'article 3 de la présente loi est censé être entré en vigueur le 31 mars 1953."

Une copie des témoignages produits à cet égard est annexée aux présentes.

Dans son quatrième rapport, présenté le 9 février 1953, le Comité avait fait rapport du Bill n° 38 intitulé: loi concernant la Compagnie de pont et de prolongement de chemin de fer de Saint-Jean et du bill n° 39 intitulé: loi sur la Société canadienne des télécommunications transmarines; une copie des témoignages produits à l'égard desdits projets de loi est également annexée aux présentes.

Le tout respectueusement soumis.

*Le président,*

H. B. McCULLOCH.



## PROCÈS-VERBAUX

LUNDI 30 mars 1953.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 11 heures du matin sous la présidence de M. McCulloch.

*Présent:* MM. Applewhaite, Browne (*Saint-Jean-Ouest*), Carroll, Carter, Cavers, Chevrier, Churchill, Garland, Gibson, Herridge, Higgins, Hodgson, Lafontaine, Low, McIvor, Mott, Murphy, Murray (*Cariboo*), Mutch Noseworthy, Riley, Rooney, Stuart (*Charlotte*), Whiteside.

*Aussi présents:* MM. W. J. Matthews, directeur des Services de l'administration et du contentieux; A. Cumyn, inspecteur principal des machines, et W. A. Caton, inspecteur en chef de radio; tous du ministère des Transports; M. J. I. Bird, de Vancouver, avocat de la *British Columbia Towboat Owners Association* et de la *British Columbia Coastwise Operators Association*; M. J. A. Lindsay, de Vancouver, président du comité spécial de la *British Columbia Towboat Owners Association*; le capitaine J. M. Gillison, de Vancouver, président du comité spécial de la *British Columbia Coastwise Operators Association*; M. S. S. Clarke, gérant général de la *Clarke Steamship Company Limited of Montreal*; M. Peter Wright, de Toronto, avocat de la *Dominion Marine Association*; et M. George Donavon, de Toronto, secrétaire de la *Dominion Marine Association*.

Le Comité commence l'étude du bill n° 191 (D-7 du Sénat), intitulé: "Loi modifiant la Loi de la marine marchande du Canada, 1934".

Sur la proposition de M. Whiteside:

*Il est résolu*—Que le Comité fasse imprimer 750 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français de ses *Procès-verbaux et Témoignages* concernant ledit bill.

M. Matthews est appelé; il donne une explication générale du bill et est interrogé à cet égard.

M. Cumyn est appelé; il fait un exposé des aspects techniques de l'article 1 et de l'à-propos d'uniformiser les brevets de mécanicien de machines à vapeur et de mécanicien de machines à moteur et est interrogé à cet égard.

M. Caton est appelé; il fait un exposé de l'usage du radiotélégraphe et du radiotéléphone et est interrogé à cet égard.

M. Bird est appelé; il fait un exposé contraire à certains articles du bill, est interrogé à cet égard et se retire.

A 1 h. 05 de l'après-midi, le Comité suspend la séance jusqu'à 4 h. 30.

### REPRISE DE LA SÉANCE

Le Comité reprend la séance à 4 h. 30 de l'après-midi sous la présidence de M. McCulloch.

*Présents:* MM. Applewhaite, Carroll, Carter, Cavers, Chevrier, Follwell, Garland, Gibson, Green, Herridge, Hodgson, Lafontaine, Low Macdonald (*Edmonton-Est*), Mott, Murray (*Cariboo*), Pouliot, Riley, Rooney, Stuart (*Charlotte*), Whiteside.

*Aussi présents:* Les mêmes qu'à la réunion du matin.

Le Comité reprend l'étude du bill n° 191, Loi modifiant la Loi de la marine marchande du Canada, 1934.

M. Lindsay, le capitaine Gillison et MM. Clarke et Wright sont appelés séparément et interrogés sur leurs exposés relatifs à divers articles du bill, puis se retirent.

L'hon. M. Chevrier, ministre des Transports, fait une courte déclaration en réponse aux exposés faits par les témoins devant le Comité. Il propose que les témoins et les fonctionnaires de son ministère tiennent une conférence et soumettent au Comité, lors de la prochaine réunion, les recommandations sur lesquelles ils auraient pu s'entendre au sujet des modifications.

A 5 h. 50 de l'après-midi, le Comité s'ajourne au mardi 31 mars 1953, à 11 h. du matin.

*Le secrétaire du Comité,*

R. J. GRATRIX.

MARDI 31 mars 1953.

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

*Présents:* MM. Bonnier, Browne (*Saint-Jean-Ouest*), Carroll, Carter, Cavers, Chevrier, Darroch, Gibson, Green, Hodgson, James, Lafontaine, Low, Macdonald (*Edmonton-Est*), McIvor, Riley, Stuart (*Charlotte*), Whiteside, Whitman.

*Aussi présents:* MM. W. J. Matthews, directeur des Services de l'administration et du contentieux; A. Cumyn, inspecteur principal des machines; W. A. Caton, inspecteur en chef de radio; et le capitaine J. W. Kerr, surveillant des Services nautiques; tous du ministère des Transports; M. J. I. Bird, de Vancouver, avocat de la *British Columbia Towboat Owners Association* et de la *British Columbia Coastwise Operators Association*; M. J. A. Lindsay, de Vancouver, président du comité spécial de la *British Columbia Towboat Owners Association*; le capitaine J. M. Gillison, de Vancouver, président du comité spécial de la *British Columbia Coastwise Operators Association*; M. S. S. Clarke, de Montréal, gérant général de la *Clarke Steamship Company Limited of Montreal*; M. Peter Wright, de Toronto, avocat de la *Dominion Marine Association*, et M. George Donavon, secrétaire de la *Dominion Marine Association*.

Le Comité reprend l'étude du bill n° 191 (D-7 du Sénat), intitulé: "Loi modifiant la Loi de la marine marchande du Canada, 1934".

L'hon. M. Chevrier, ministre des Transports, fait une brève déclaration sur la réunion des fonctionnaires de son ministère avec ceux qui ont soumis des mémoires sur certains articles du bill, réunion à laquelle certaines modifications proposées ont été adoptées.

Article 1:

Sur la recommandation du ministère de la Justice, M. Matthews soumet l'amendement suivant à l'étude du Comité:

L'article 1 est modifié par le retranchement des mots "qui, tous, ont" à la deuxième ligne du paragraphe (2) et par l'insertion des mots "qui ont".

Après discussion, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 1, amendé, est étudié et adopté.

Article 2:

M. Chevrier propose:

Que l'article 2 soit modifié par le retranchement du paragraphe (3) du paragraphe (1) du bill et son remplacement par ce qui suit:

(3) Le paragraphe deux s'applique aussi à tous les autres navires à vapeur dont la jauge brute est de cinq mille tonneaux ou plus qui entreprennent, en dehors d'un port, un voyage qui n'est pas un voyage en eaux intérieures.

Et que ledit article soit de plus modifié par le retranchement du paragraphe (6) du paragraphe (2) du bill et son remplacement par ce qui suit:

(6) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, dans la mesure et aux conditions qu'il lui est loisible de prescrire, stipuler que

- a) un navire naviguant sur les Grands lacs ou sur le fleuve Saint-Laurent en amont de l'issue inférieure du canal de Lachine et du pont Victoria à Montréal,
- b) un navire de charge dont la jauge brute est de cinq cents tonneaux ou plus mais n'excède pas cinq mille tonneaux entreprenant un voyage en dehors d'un port, et
- c) un navire dont la jauge brute est de moins de cinq cents tonneaux opérant le remorquage d'un autre navire dont la jauge brute est de cinq cents tonneaux ou plus ou opérant le remorquage de tout autre objet flottant qui a une dimension en tout sens de cent cinquante pieds ou plus doit être muni d'une installation radiotéléphonique.

Après discussion, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 2 amendé est étudié et adopté.

M. Matthews soumet ensuite les amendements suivants à l'étude du Comité.

Que ledit bill soit de plus modifié par l'insertion du nouvel article 3 qui suit:

3. (1) L'article 411 de ladite loi est abrogé et remplacé par le suivant:

411. Personne ne doit établir une station de radio, ni installer, exploiter ou avoir en sa possession un appareil de radio consistant en une combinaison raisonnablement complète et suffisante de dispositifs distincts de radio, destinée à être utilisée, ou susceptible de l'être, comme une station à bord d'un navire canadien ou d'un bâtiment possédant un permis au Canada, si ce n'est en vertu et en conformité d'un permis accordé à cet égard par le Ministre sous l'autorité de la présente loi ou de la Loi sur la radio, 1938.

(2) Le paragraphe (1) de l'article 412 de ladite loi est abrogé et remplacé par le suivant:

412. (1) Quiconque établit une station de radio, ou installe, utilise ou a en sa possession un appareil de radio sur un bâtiment en violation des dispositions de la présente loi ou de règlements établis sous l'autorité des présentes, est passible, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende d'au plus cinquante dollars et, après déclaration de culpabilité sur mise en accusation, d'une amende d'au plus cinq cents dollars et d'un emprisonnement d'au plus douze mois et, dans l'un ou l'autre cas, tout appareil de radio installé ou utilisé sans permis est sujet à confiscation au profit de Sa Majesté.

Et que ledit bill est de plus modifié par le renumérotage des articles 3, 4, 5, 6 et 7 comme articles 4, 5, 6, 7 et 8, respectivement.

M. Matthews fait une déclaration pour expliquer le nouvel article.

Après discussion, le nouvel article 3, mis aux voix, est adopté.

L'article 3, devenu l'article 4 est étudié et adopté.

M. Kerr est appelé au sujet de l'article 4, devenu l'article 5; il fait une déclaration sur les fonctions et la nomination des gardiens de port, est interrogé à cet égard et se retire.

Ledit article est étudié et adopté.

L'article 5, devenu l'article 6, est étudié et adopté.

Article 6, devenu l'article 7:

Sur la recommandation du ministère de la Justice, M. Matthews soumet l'amendement suivant à l'étude du Comité:

Que l'article 6, devenu l'article 7, soit modifié par le retranchement des mots "qui, tous, ont" à la deuxième ligne du paragraphe 2, et leur remplacement par les mots "qui ont".

L'amendement est considéré et adopté.

Ledit article amendé est étudié et adopté.

A l'article 7, devenu l'article 8, les modifications suivantes sont soumises à l'étude du Comité:

L'article 7, devenu l'article 8, est modifié par le retranchement du paragraphe (7) du paragraphe (1) du bill et par l'insertion de ce qui suit:

(7) Le paragraphe (6) s'applique aussi à tous les autres navires à vapeur dont la jauge brute est de cinq mille tonnes ou plus qui entreprennent, en dehors d'un port, un voyage qui n'est pas un voyage en eaux intérieures.

Ledit article est de plus modifié par le retranchement du paragraphe (10) du paragraphe (2) du bill et son remplacement par ce qui suit:

(10) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, dans la mesure et aux conditions qu'il lui est loisible de prescrire, stipuler que

- a) un navire naviguant sur les Grands lacs ou sur le fleuve Saint-Laurent en amont de l'issue inférieure du canal de Lachine et du pont Victoria à Montréal.
- b) un navire de charge dont la jauge brute est de cinq cents tonnes ou plus mais n'excède pas cinq mille tonnes entreprenant un voyage en dehors d'un port, et
- c) un navire dont la jauge brute est de moins de cinq cents tonnes opérant le remorquage d'un autre navire dont la jauge brute est de cinq cents tonnes ou plus ou opérant le remorquage de tout autre objet flottant qui a une dimension en tout sens de cent cinquante pieds ou plus,

doit être muni d'une installation radiotéléphonique.

Lesdits amendements sont étudiés et adoptés.

M. Matthews soumet ensuite à l'étude du Comité le nouvel article 9.

9. (1) L'article 416 de ladite loi est abrogé et remplacé par le suivant:

416. Personne ne doit établir une station de radio, ni installer, exploiter ou avoir en sa possession un appareil de radio consistant en une combinaison raisonnablement complète et suffisante de dispo-

sitifs distincts de radio, destinée à être utilisée, ou susceptible de l'être, comme une station de radio à bord d'un navire canadien ou d'un bâtiment possédant un permis au Canada, si ce n'est en vertu et conformité d'un permis accordé à cet égard par le Ministre sous l'autorité de la présente loi ou de la Loi sur la radio.

(2) Le paragraphe (1) de l'article 417 de ladite loi est abrogé et remplacé par le suivant:

417. (1) Quiconque établit une station de radio, ou installe, utilise ou a en sa possession un appareil de radio sur un bâtiment en violation des dispositions de la présente loi ou de règlements établis sous l'autorité des présentes, est passible, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende d'au plus cinquante dollars et, après déclaration de culpabilité sur mise en accusation, d'une amende d'au plus cinq cents dollars et d'un emprisonnement d'au plus douze mois et, dans l'un ou l'autre cas, tout appareil de radio installé ou utilisé sans permis est sujet à confiscation au profit de Sa Majesté.

Et que ledit bill soit de plus modifié par le renumérotage des articles 8 à 12 comme articles 10 à 14, respectivement.

Après étude, lesdits amendements sont adoptés.

Un nouvel article 15 est ensuite soumis à l'étude du Comité:

15. L'article 3 de la présente loi est censé être entré en vigueur le 31 mars 1953.

Ledit nouvel article est étudié et adopté.

Le titre est étudié et adopté.

Le bill amendé est étudié et adopté, et le président ordonne de le rapporter à la Chambre avec des modifications.

Le Comité s'ajourne à 12 h. 15 de l'après-midi pour se réunir de nouveau sur la convocation du président.

*Le secrétaire du Comité,*

R. J. GRATRUX.



## TÉMOIGNAGES

30 MARS 1953.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Il est d'usage de faire imprimer les témoignages. Quelqu'un veut-il proposer d'en faire imprimer 750 exemplaires en anglais et 250 en français?

M. WHITESIDE: Je le propose.

M. RILEY: J'appuie la proposition.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

Le Comité désire-t-il que M. Matthews explique le bill?

Adopté.

**M. W. J. Matthews, directeur du contentieux, ministère des Transports, est appelé:**

Le TÉMOIN: Monsieur le président et messieurs, il me fait plaisir d'expliquer le bill au Comité. Je me nomme W. J. Matthews et suis directeur du contentieux au ministère des Transports.

Un bill tendant à modifier la loi de la marine marchande du Canada contient d'habitudes diverses modifications et le présent bill ne fait pas exception. Je désire vous expliquer deux modifications importantes de la loi. La première se trouve au paragraphe 1 qui modifie l'article 114 de la loi de la marine marchande du Canada. Le paragraphe 1 vise les qualités requises des mécaniciens de navires à vapeur et de navires à moteur. Actuellement, aux termes de l'article 114 de la loi les navires à vapeur comprennent les navires à vapeur et les navires à combustion interne ou à moteur, et il est proposé d'exiger un brevet plus élevé pour le mécanicien de navire à moteur que pour le mécanicien de navire à vapeur, parce qu'en vertu de la loi actuelle les exigences se fondent sur le cheval-vapeur dit nominal qui est calculé d'après la grosseur de la machine.

Le cheval-vapeur nominal d'un navire à vapeur est le même que celui d'un navire à moteur mais, effectivement, le cheval-vapeur produit par une machine à combustion interne est beaucoup plus considérable que celui d'une machine à vapeur; en outre, la machine à moteur est plus complexe. Voilà pourquoi il est proposé de modifier cet article et d'exiger un brevet plus élevé du mécanicien d'un navire à moteur.

Une disposition de la modification permet aux brevets en cours de conserver leur validité. En d'autres termes, le mécanicien d'un navire à moteur qui possède maintenant un brevet aura le droit d'être le mécanicien de ce navire ou de tout autre navire d'une force correspondante. Voilà la première modification.

La deuxième modification importante se trouve à l'article 2 du bill qui vise la radiotélégraphie, la radiotéléphonie et les opérateurs de radio. Le ministère a abordé ce problème à deux points de vue. D'abord, il y a la sécurité de la vie, et nous considérons qu'il n'y a rien de plus important. En second lieu, il y a la sécurité de la navigation.

Vous vous souvenez qu'en vertu de la Convention de sécurité, que le Comité connaît pour l'avoir étudiée en 1950, tous les navires à passagers entreprenant des voyages internationaux doivent être munis d'installations

radiotélégraphiques et avoir à bord des opérateurs assurant l'écoute. Il est proposé d'étendre cette disposition aux navires à passagers côtiers de plus de 65 pieds de longueur, afin que tous soient tenus d'être munis d'installations radiotélégraphiques et d'avoir à bord des opérateurs de radio, à moins d'en être exemptés par le gouverneur en conseil. Une disposition prévoit cette exemption, parce qu'il est reconnu que dans certaines eaux protégées et abritées où suffit la radiotéléphonie, il peut ne pas être nécessaire d'exiger de ces navires qu'ils soient munis d'une installation de radiotélégraphie.

Il faut tenir compte des progrès considérables de la radiotéléphonie au cours des dernières années. Le ministère considère que lorsque la radiotéléphonie suffit à la sécurité il ne devrait pas être nécessaire d'exiger des navires qu'ils soient munis d'une installation radiotélégraphique.

Quant aux navires de charge...

*M. Carroll:*

D. Ils peuvent prendre des dispositions?—R. Ils doivent être munis d'une installation radiotélégraphique, à moins d'en être exemptés.

D. Ils peuvent être exemptés par règlement?—R. Oui, par règlement du gouverneur en conseil.

Le TÉMOIN: La situation est quelque peu différente en ce qui concerne les navires de charge, parce que la question de la sécurité, bien qu'importante, ne l'est pas autant que dans le cas de navires à passagers. La présente modification prévoit l'installation de la radiotélégraphie sur les navires de charge de plus de 500 tonneaux, et sur les remorqueurs opérant le remorquage de navires de plus de 500 tonneaux ou de tout objet flottant d'une longueur de 150 pieds ou plus. D'après la loi actuelle, les navires de charge de plus de 500 tonneaux qui effectuent un voyage de plus de 200 milles doivent être munis d'une installation radiotélégraphique.

Bien que la modification pourvoie à l'application des règlements concernant l'installation de la radiotélégraphie sur les navires de charge de plus de 500 tonneaux, le ministère désire obtenir l'autorisation d'exempter des navires jaugeant jusqu'à 5,000 tonneaux et qui entreprennent des voyages, lorsqu'il est jugé qu'une installation radiotéléphonique suffit. Je dois dire...

*M. Browne:*

D. A qui le ministère va-t-il demander la permission? Est-ce au comité international ou à un autre organisme?—R. Vous dites, monsieur Browne?

D. Le ministère a l'intention de demander la permission d'autoriser le téléphone sur des navires jaugeant jusqu'à 5,000 tonneaux et qui entreprennent certains voyages?—R. C'est le gouverneur en conseil qui donne l'autorisation.

Le TÉMOIN: Je dois dire que cette disposition exigeant une installation radiotélégraphique ne s'applique pas aux Grands lacs. Les Grands lacs sont visés par une entente distincte que la Chambre a approuvée à la dernière session, l'Accord canado-américain concernant la radiotéléphonie sur les Grands lacs. Il y a une disposition portant que les conditions d'emploi d'une installation de radio à bord de tout navire doivent être conformes au Règlement des radiocommunications annexé à la Convention internationale des télécommunications en vigueur, c'est-à-dire aux exigences internationales se rapportant aux longueurs d'onde et aux services d'écoute.

Comme je l'ai dit, la présente modification contenue dans le paragraphe 6 au haut de la page 4 prévoit l'application de l'Accord canado-américain concernant la radiotéléphonie sur les Grands lacs afin que tout navire naviguant sur les Grands lacs, tout navire à passagers de plus de 65 pieds de longueur

et tout navire de charge d'une jauge brute de plus de 500 tonneaux naviguant sur les Grands lacs en amont de Montréal soient munis d'une installation radiotéléphonique.

Je crois que c'est tout ce que la modification comprend.

La modification suivante du bill vise les chalands remorqueurs. Il s'est produit un accident à Terre-Neuve, ou dans les environs, où un chaland remorqueur que l'on remorquait a sombré et l'équipage a péri. On a alors fait une recommandation qui a amené la présente modification qui constitue l'article 3 du bill. Il exige l'inspection de tous les chalands remorqueurs qui ne transportent pas de passagers, mais qui ont un équipage, en ce qui concerne les appareils de sauvetage et d'extinction d'incendie, et les précautions à prendre contre le feu.

Les chalands remorqueurs qui transportent des passagers sont sujets à l'inspection mais, en vertu de la loi actuelle, ceux qui ne transportent qu'un équipage ne le sont pas. Il est proposé de les soumettre à l'inspection quant aux appareils de sauvetage.

L'article 4 du bill prévoit la nomination de gardiens de port, de gardiens de port adjoints et de commis en vertu des dispositions de la loi sur le service civil. D'après la loi de la marine marchande du Canada, ces fonctionnaires sont nommés par le gouverneur en conseil et touchent des honoraires. Nous considérons cette situation quelque peu désuète et une disposition porte que le gouverneur en conseil peut pourvoir à la nomination de ces fonctionnaires en vertu de la loi sur le service civil, de sorte que lorsqu'il y aura des vacances cette modification pourra s'appliquer.

L'article 5 vise l'application de la loi à la province de Terre-Neuve. Les dispositions de la loi de la marine marchande du Canada, à l'exception de l'article 21 et de la Partie VI, ont déjà été proclamées comme étant en vigueur à Terre-Neuve. Faisaient exception l'article 21, qui vise la garantie fournie lors de la première immatriculation du navire, et la Partie VI, qui vise le pilotage. Le ministère de la Justice nous a informé qu'afin de pouvoir proclamer ces parties de la loi il faut y pourvoir dans la loi.

La Partie II du bill vise les Statuts révisés et n'est qu'une répétition de ce qui précède. La Partie III porte sur l'entrée en vigueur de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

M. Low: Où voyez-vous cela?

Le TÉMOIN: A la page 9.

La convention est entrée en vigueur l'an dernier et les modifications adoptées en 1950 le sont devenues le 31 décembre 1952. Nous demandons maintenant cette modification pour inclure les navires appartenant à des pays qui n'auront pas adhéré à la nouvelle convention avant le 19 novembre prochain. Il s'agit simplement de couvrir la période transitoire. Après cette date, tous les navires qui entreprennent des voyages internationaux et qui entrent dans les ports canadiens seront obligés de produire un certificat en vertu de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Monsieur le président, je crois que c'est tout ce que j'ai à dire pour le moment.

M. Gibson:

D. Je comprends que le Sénat a fait une certaine étude du bill. Pendant combien de temps vous a-t-on interrogé?—R. Je ne me souviens pas, monsieur Gibson.

D. Une demi-heure, une heure?—R. A peu près. Je crois que la séance du comité a duré une heure et demie.

*M. Herridge:*

D. Je désire poser une question au témoin. Il a dit que le cheval-vapeur produit par une machine à combustion interne est plus considérable que celui produit par une machine à vapeur.—R. Une machine de la même dimension.

D. Oui. J'ai été quelque peu surpris d'apprendre cela, parce que je pensais qu'une machine à vapeur produisait plus d'énergie.—R. C'est une question bien technique. M. Cumyn, du service d'inspection des navires à vapeur, est ici, et je crois que vous pouvez la lui poser.

M. HERRIDGE: Je désire avoir une réponse.

Le PRÉSIDENT: Faites appeler M. Cumyn.

**M. A. Cumyn, inspecteur principal des machines, Service d'inspection des navires à vapeur, ministère des Transports, est appelé:**

Le TÉMOIN: Le cheval-vapeur nominal est basé sur la surface totale des cylindres d'une machine, c'est-à-dire sur la surface de chaque cylindre multipliée par le nombre de cylindres. Le cheval-vapeur produit par une machine à combustion interne est, en moyenne, environ cinq fois plus considérable par rapport à la surface totale des cylindres d'une machine que le cheval-vapeur produit par une machine-compound à vapeur. Les limites établies dans cet article lorsqu'il a été rédigé en premier lieu étaient basées sur le cheval-vapeur produit par une machine-compound à vapeur. Il va sans dire que depuis lors des machines à combustion interne ont été installées sur des navires. Par conséquent, d'après l'article actuel, un mécanicien qui détient un brevet de mécaniciens de moteurs a droit d'être préposé à une machine à moteur qui a une force trop considérable. C'est pourquoi nous avons cru qu'il serait préférable de réduire le cheval-vapeur nominal dans le cas de navires à moteur.

M. CARTER: Quel est le rapport entre 110 et 45? Vous prenez 110 pour une machine à vapeur et 45 pour une machine à combustion interne. Est-ce que ces deux chiffres signifient quelque chose?

Le TÉMOIN: Je puis dire que, dans le cas d'une machine-compound à vapeur, un cheval-vapeur nominal équivaut à environ 10 chevaux-vapeur effectifs, alors que dans le cas d'une machine à moteur un cheval-vapeur nominal équivaut à environ 50 chevaux-vapeur effectifs. Vous ne devez pas oublier que le cheval-vapeur effectif est une quantité variable. Il parle avec les révolutions, et il peut varier avec la pression exercée dans le cylindre. C'est pourquoi le chiffre de 1 à 50 est une moyenne.

*M. Gibson:*

D. Le cheval-vapeur nominal n'est-il pas celui qui varie? Le cheval-vapeur effectif est déterminé, et le cheval-vapeur nominal ne veut rien dire. Pourquoi ne pas revenir au cheval-vapeur effectif qui est déterminé?—R. Nous ne pouvons nous servir du cheval-vapeur effectif pour les fins de la loi, parce qu'il dépend des révolutions et de la pression exercée dans le cylindre qui peut varier dans le cas d'une machine. C'est un facteur variable qui peut être varié à volonté.

D. Mais il doit y avoir un cheval-vapeur maximum que vous pouvez obtenir d'une machine. Je sais que le cheval-vapeur nominal ne signifie rien. C'est une référence qui date du temps où le rapport était de 1 à 10, mais depuis l'avènement des machines à combustion interne,—naturellement vous vous y connaissez plus que moi,—je suis sous l'impression que le cheval-vapeur nominal ne signifie rien du tout.—R. Il signifie quelque chose, monsieur.

D. Mais le cheval-vapeur effectif a une signification.—R. Il a une valeur approximative, mais le cheval-vapeur nominal a une valeur déterminée, et il faut insérer dans la loi quelque chose qui a une valeur déterminée.

D. Pourquoi le cheval-vapeur effectif n'est-il pas une valeur déterminée?

M. HODGSON: Quelle différence peut-il y avoir si vous avez une machine à vapeur ou à combustion interne? Est-ce dû au poids de la chaudière et le reste?

Le TÉMOIN: Non, monsieur. Une machine à combustion interne fournit un cheval-vapeur plus puissant, et cela signifie que le navire peut faire des voyages plus prolongés ou que le navire peut être plus gros.

M. HERRIDGE: Je pense aux machines de 15 chevaux-vapeur nominaux qui fonctionnent sur les lacs. Je puis avoir un petit remorqueur diesel de 150 chevaux-vapeur, et je n'ai pas même besoin d'un seul homme. Il me semble singulier d'exiger un brevet plus élevé de celui qui conduit un moteur à combustion interne. Je crois que la question de M. Gibson est bien fondée.

Le TÉMOIN: Il s'agit, monsieur, d'exiger un brevet égal pour un cheval-vapeur effectif égal.

*M. Gibson:*

D. Alors, pourquoi ne nous servons-nous pas du cheval-vapeur effectif?—

R. Parce qu'il est variable et ne convient pas aux fins de la loi. Cet article de la loi prévoit des peines. Il nous faut une mesure qui ne varie pas. Si le cheval-vapeur effectif était employé, le propriétaire pourrait réduire les révolutions ou la pression pour s'en tenir aux limites mentionnées dans la loi.

D. Ce serait possible dans le cas d'une machine à vapeur, non pas dans le cas de diesels?—R. Dans le cas d'une machine à combustion interne, simplement en diminuant les révolutions...

D. En fixant le régulateur?—R. Oui.

*M. Carter:*

D. Est-ce que cela veut dire qu'une machine à combustion interne de 45 chevaux-vapeur équivaut à une machine à vapeur de 110?—R. Cela veut dire qu'en moyenne une machine à combustion interne de 45 chevaux-vapeur nominaux peut produire à peu près le même cheval-vapeur effectif qu'une machine-compound à vapeur de 100 chevaux-vapeur nominaux.

D. Vous vous servez du cheval-vapeur effectif comme étalon de comparaison?—R. Oui, monsieur. C'est simplement une nouvelle définition du cheval-vapeur nominal dans le cas de navires à moteur.

M. HODGSON: Je ne suis pas de cette opinion. Je ne suis pas mécanicien, mais je me suis occupé de scieries et de machines à vapeur. Le même cheval-vapeur obtenu à la vapeur donnera plus de chevaux-vapeur effectifs que la machine à combustion interne.

M. WHITESIDE: Il veut parler du déplacement des pistons et le reste.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser à M. Cumyn?

M. APPLEWHAITE: S'il n'y a pas d'autres questions, monsieur le président, je désire en poser quelques-unes à M. Matthews.

*M. Browne:*

D. Je désire poser une ou deux questions au témoin, parce que je ne comprends pas très bien les réponses qui ont été données. Est-il plus facile de faire fonctionner une machine à combustion interne qu'une machine à vapeur? Après tout, nous connaissons tous la machine à combustion interne; nous l'avons dans les automobiles.—R. Les machines à combustion interne sont très compliquées et requièrent, surtout pour l'entretien des noyaux des machines modernes, des mécaniciens de grande expérience.

D. Ne sont-elles utilisées que pour les petits bateaux, les bateaux de plaisance et le reste?—R. Oui, monsieur.

D. Si je vous comprends bien, il faudra un mécanicien pour un très petit bateau?—R. La puissance nominale la plus basse pour un navire de charge est 10 chevaux-vapeur nominaux, ce qui signifie une machine de plus de 500 chevaux-vapeur effectifs.

D. Ce serait un petit bateau, et il y faudrait un mécanicien spécialement formé?—R. Un mécanicien de troisième classe.

D. L'équivalent du chauffeur d'un navire à vapeur?—R. Non, les fonctions ne seraient pas les mêmes. Le mécanicien serait préposé à la machine. Je dois ajouter que l'examen et la compétence requise d'un mécanicien de troisième classe sont très élémentaires.

D. Sont-ils les mêmes pour un navire à moteur à combustion interne que pour un navire à vapeur?—R. Oui, monsieur, à peu près les mêmes, mais il va sans dire que dans le cas d'un navire à vapeur il faut la compétence requise pour le brevet de mécanicien de machine à vapeur.

D. Le chauffeur d'un navire à vapeur a pour ainsi dire le même grade qu'un mécanicien de troisième classe?—R. Un chauffeur peut obtenir son brevet de troisième classe.

*M. Hodgson:*

D. Je suis de votre opinion en ce qui concerne la vapeur. Quant aux mécaniciens, je crois que n'importe qui peut faire fonctionner une machine à vapeur s'il a la moindre expérience. Il s'agit de contrôler la vapeur et la chaudière. Si la machine marche bien, elle marchera pendant des mois pourvu que le mécanicien sache régler les valves et empêcher la machine de cogner. C'est à peu près tout ce qu'il faut savoir. Certes, une machine à combustion interne de grande dimension demande beaucoup plus de connaissances qu'une machine à vapeur, mais je crois qu'il y a une petite différence. Dans le cas d'une machine à vapeur, il y a le poids très lourd du charbon embarqué sur le navire et aussi le poids de la chaudière. En ce qui concerne la machine, la différence de poids du bateau ne serait probablement pas si considérable, mais je crois que la différence dans le cas d'une machine à combustion interne le serait davantage.—R. Cela ne fait point de doute.

D. Qu'avez-vous à dire à ce sujet?—R. Il n'y a pas de doute, monsieur, que la machine diesel exige moins d'espace et est moins lourde que la machine à vapeur, mais ce que nous sommes à étudier c'est l'aptitude du mécanicien à faire fonctionner une machine diesel.

D. Si j'exploitais un bateau, j'exigerais plus de connaissances de celui qui conduit un diesel que de celui qui conduit une machine à vapeur.

*M. Gibson:*

D. Comment obtenez-vous le cheval-vapeur nominal d'une turbine à vapeur?—R. Nous calculons le cheval-vapeur produit à l'arbre de transmission en comparaison du même cheval-vapeur d'une machine-compound à vapeur.

D. Vous voulez dire que vous employez le cheval-vapeur effectif?—R. Oui, monsieur.

D. Voici ce que je ne comprends pas: vous savez que nous voulons éclaircir la loi et l'améliorer. Alors, pourquoi revenir à l'archaïque cheval-vapeur nominal variable au lieu d'employer le cheval-vapeur effectif précis et qu'il faut inévitablement employer? C'est l'énergie fournie à l'arbre de propulsion qui compte réellement?—R. Oui, monsieur.

D. Je me demande alors pourquoi nous en tenir au cheval-vapeur nominal.—R. Parce qu'il ne varie pas. Je dois dire que dans le cas de machines à combustion interne utilisées dans les automobiles de course, on emploie le litre qui est aussi la mesure de la dimension d'une machine. Il est absolument impossible d'employer le cheval-vapeur effectif.

D. Et, cependant, vous pouvez installer un calibre sur tout navire et établir le cheval-vapeur effectif?—R. Ce ne serait pas pratique sur de petits bateaux.

M. HODGSON: Le bill vise-t-il les bateaux de plaisance? Ainsi, celui qui conduit un hors-bord doit-il avoir un brevet?

Le TÉMOIN: Non, monsieur.

L'hon. M. CHEVRIER: Nous avons réglé la question lors de la dernière séance du comité en 1950.

*M. Gibson:*

D. Quel serait le cheval-vapeur nominal d'un hors-bord de 20 chevaux-vapeur?—R. Je suppose que ce serait un peu moins qu'un cheval-vapeur nominal.

D. J'ai toujours pensé que le rapport était de 1 à 10, mais il se peut que dans le cas des hors-bords il soit de 1 à 20. Je crois que vous avez dit il y a un instant qu'il était de 1 à 50.—R. Un hors-bord tourne à grande vitesse, et les cylindres sont très petits.

D. Nous essayons de calculer le cheval-vapeur nominal d'après la dimension des cylindres.—R. Dans le cas actuel, il est impossible d'établir le rapport entre le cheval-vapeur effectif et le cheval-vapeur nominal.

D. Mais le cheval-vapeur effectif est quelque chose de déterminé, alors que le cheval-vapeur nominal ne signifie rien. Croyez bien que ce n'est pas mon intention de vous importuner. Je veux éclaircir un point qui cause des ennuis depuis longtemps, et ces ennuis ont du être plus considérables pour vous que pour moi.

*M. Carter:*

D. En ce qui concerne les brevets, y a-t-il une différence entre le conducteur d'une machine à gazoline et celui d'une machine diesel, ou d'une machine à deux cycles ou à quatre cycles?—R. Non, monsieur, mais, comme vous le savez, les machines à gazoline ne servent pas beaucoup à propulser des navires. La puissance la moins élevée qui requiert un brevet est 10 chevaux-vapeur nominaux dans le cas d'un navire de charge, soit environ 500 chevaux-vapeur effectifs, et les machines à gazoline de 500 chevaux-vapeur ne sont pas utilisées pour la propulsion des navires. Des machines à gazoline de puissance moins élevée servent à propulser quelques bateaux à passagers.

D. Qu'en est-il d'un bateau monté de deux machines de 25 chevaux chacune.—R. Un total de 50 chevaux-vapeur effectifs.

R. Oui.—R. Dans le cas d'un navire de charge, il ne serait pas nécessaire qu'il y ait un mécanicien breveté, mais il en faudrait un dans le cas d'un bateau à passagers.

D. Alors, le moyen de tourner ces règlements est d'installer deux petites machines.—R. Non, monsieur, nous nous fondons sur le total.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Matthews, voulez-vous répondre à la question de M. Applewhaite?

M. APPLEWHAITE: A l'alinéa c) de l'article 1 du présent bill, il est question de navires au long cours, affectés uniquement à la pêche. Les navires de pêche qui partent pour la haute mer, même si ce n'est pas à destination d'un port étranger, sont-ils visés?

M. MATTHEWS: Oui, s'ils vont à une certaine distance de la terre.

M. APPLEWHAITE: S'ils partent pour la haute mer et doivent revenir à terre.

M. MATTHEWS: C'est exact.

M. APPLEWHAITE: Quel est l'effet de cette modification c) par comparaison avec la coutume actuelle concernant ces navires de pêche?

M. MATTHEWS: Je ne crois pas que la différence soit bien considérable, parce que la loi actuelle exige qu'un navire de pêche qui part au long cours doit avoir un mécanicien breveté à son bord. Un brevet plus élevé est acquis dans le cas d'un navire à moteur diesel.

M. APPLEWHAITE: Faut-il un brevet plus élevé même dans le cas d'un navire à moteur diesel de dix chevaux-vapeur nominaux?

M. MATTHEWS: Voulez-vous avoir l'obligeance de répéter la question?

*M. Applewhaite:*

D. Faut-il un brevet plus élevé dans le cas d'un navire à moteur diesel de seulement 10 chevaux-vapeur nominaux?—R. La limite inférieure est 10 chevaux-vapeur nominaux. Dans le cas d'un navire de pêche, ce n'est pas modifié; c'est la limite inférieure. C'est la limite supérieure qui est modifiée. Dans le cas d'un navire de pêche au long cours, la limite supérieure pour le mécanicien de troisième classe est de 25 chevaux-vapeur nominaux, ce qui varie entre 1,000 et 1,500 chevaux-vapeur effectifs.

D. Effectivement, la seule différence est que vous exigez un brevet supérieur lorsque la puissance dépasse 25 chevaux-vapeur nominaux?—R. Oui, monsieur.

D. Et c'est la seule différence. Les catégories F et G du même article s'appliquent-elles aux navires de pêche?—R. Oui, monsieur.

D. Pouvez-vous me dire quelle est la différence qui résulte du fait d'exiger un brevet en vertu de F et G en comparaison de la coutume actuelle?—R. Dans le cas de F, la limite est de 25 chevaux-vapeur nominaux pour un mécanicien de troisième classe. C'est-à-dire que si la puissance dépasse 25 chevaux-vapeur nominaux, il faut un mécanicien de deuxième classe, et si elle est inférieure à 25, il faut un mécanicien de troisième classe. Je parle des moteurs à combustion interne.

D. Quelle est la règle actuellement?—R. Actuellement, la règle est de 75 chevaux-vapeur nominaux.

D. Avant d'exiger un brevet de mécanicien de deuxième classe?—R. Oui.

D. Quelle est la différence dans le cas de G?—R. Dans ce cas, si la puissance est de moins de 25 chevaux-vapeur nominaux, il faut un mécanicien de troisième classe, c'est-à-dire que si la puissance est entre 25 et 10, il faut un mécanicien de troisième classe dans le cas d'un navire à moteur.

D. En vertu de la nouvelle loi?—R. Oui, monsieur.

D. Qu'en est-il actuellement?—R. Entre 75 et 10 chevaux-vapeur nominaux.

D. Actuellement, vous exigez un mécanicien à bord des navires de 10 à 25, alors que vous n'en exigez pas auparavant?—R. Nous exigeons un brevet de troisième classe, c'est-à-dire qu'actuellement un mécanicien de troisième classe peut être préposé à une machine de 10 à 75 chevaux-vapeur nominaux. Maintenant, la gamme est diminuée de 10 à 25 chevaux-vapeur nominaux.

D. Mais vous exigez un brevet de troisième classe entre 10 et 25?—R. Oui, monsieur.

D. Aolrs, étant donné la différence que vous faites, il faudra un mécanicien possédant un brevet supérieur dans le cas d'une machine plus puissante?—R. Oui, monsieur.

D. Les propriétaires de navires de pêche du flétan ou toute autre association de pêcheurs de la côte du Pacifique, c'est-à-dire ceux que cette loi intéresse, ont-ils eu l'occasion ou ont-ils demandé que leur soit donnée l'occasion d'exprimer leurs vues?—Nous avons fait part de cette modification proposée à notre

représentant de Vancouver l'an dernier, et il l'a discutée avec l'industrie de la pêche, les propriétaires de remorqueurs et d'autres gens de la région intéressés à la navigation.

D. Je vous avoue franchement que je n'en ai pas entendu parler du tout. Savez-vous si l'*Halibut Vessel Owners Association* a été informée?—R. Je ne saurais dire quant aux pêcheurs de flétan, mais nous avons discuté la question avec un représentant du Conseil de la pêche au Canada.

D. Avez-vous reçu des protestations ou des objections de la part d'autres organismes?—R. Non, monsieur.

D. Leur a-t-on donné le temps de protester, s'ils le désiraient?—R. Nous avons fait part de la modification à notre représentant à Vancouver il y a environ un an. Il nous a informés qu'il l'avait discutée avec les divers intéressés qui ne semblaient pas y avoir d'objection.

D. En ce qui concerne l'article 2, et pour autant qu'il s'agit de navires opérant un remorquage, sauf erreur l'application de la loi dépend entièrement de la dimension de la remorque, et aucunement de la puissance. Est-ce exact?

M. MATTHEWS: Oui, monsieur.

*M. Applewhaite:*

D. Vous avez dit que dans certaines circonstances il s'en suivrait que dans les eaux abritées,—je crois que c'est l'expression que vous avez employée,—les navires à passagers seraient suffisamment protégés par de bonnes communications radiotéléphoniques.—R. Oui.

D. Est-ce que dans les mêmes eaux le même argument ne s'applique pas aux navires opérant le remorquage?—R. Oui, et même davantage.

D. Est-ce que le ministère est d'avis que le radiotéléphone suffit dans les eaux abritées, comme au large de la côte du Pacifique, à l'exclusion du détroit d'Hécate?—R. Deux fonctionnaires du ministère ont fait un relevé sur la côte du Pacifique, et ils ont trouvé que la radiotéléphonie suffisait entre l'île de Vancouver et la terre ferme.

D. A propos du dernier paragraphe, je crois que vous avez fait allusion aux exigences de la Convention internationale des télécommunications. Les exigences de la Convention internationale s'appliquent-elles à ces voyages internationaux?—R. En ce qui concerne la radio?

D. Oui.—R. Certainement.

D. Nos navires côtiers qui font le service uniquement entre les ports canadiens seraient soumis aux exigences de la loi internationale?—R. Oui, monsieur.

D. Est-ce que la Convention internationale permet l'usage du radiotéléphone et non pas celui du radiotélégraphe dans les eaux que nous avons mentionnées?—R. Je ne crois pas que la Convention internationale des télécommunications ait un rapport quelconque avec le sujet. Vous voulez probablement parler de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

D. Parce que vous les exemptez du télégraphe, pouvez-vous leur permettre l'usage d'un téléphone et rester dans les limites de vos obligations internationales?—R. La Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer permet l'usage du radiotéléphone sur les navires au long cours de 500 à 1,600 tonneaux. Est-ce exact, monsieur Caton?

D. Et cela s'appliquerait dans le cas actuel?—R. Oui.

*M. Stuart:*

D. Quel avantage a le radiotélégraphe sur le radiotéléphone?—R. Monsieur le président, je propose que M. Caton, un expert en radio, réponde à la question.

D. Je ne connais rien de la côte du Pacifique, mais en ce qui concerne la côte de l'Atlantique la plupart des bateaux ont le radiotéléphone. Je crois que les chances sont meilleures de recevoir un message par radiotéléphone que par radiotélégraphe; n'importe qui peut faire fonctionner un radiotéléphone, mais il faut un opérateur de radiotélégraphie pour le radiotélégraphe. Alors, je crois que le radiotéléphone est beaucoup plus utile que le radiotélégraphe.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que le témoin peut répondre à la question.

M. W. A. CATON: Je me nomme W. A. Caton et je suis l'inspecteur en chef de la radio, au ministère des Transports. Votre question se rapporte à l'efficacité du radiotélégraphe en comparaison du radiotéléphone.

M. STUART: Oui. Dans des conditions normales, son emploi n'est-il pas préférable? Autrement dit, pour un bateau muni du radiotélégraphe, il y en a 50 qui ont le radiotéléphone.

M. CATON: C'est exact, sur les eaux côtières et les eaux latérales de la Colombie-Britannique et sur les Grands lacs.

M. STUART: Quel avantage y a-t-il à utiliser le radiotélégraphe plutôt que le radiotéléphone?

M. CATON: Le radiotélégraphe est un moyen de communication de portée plus étendue. Le signal radiotélégraphique est plus facile à lire sur des distances plus considérables. D'autre part, le signal radiotéléphonique permet de transmettre plus de renseignements en moins de temps. Si le capitaine d'un navire peut parler par téléphone au capitaine d'un autre navire, nous croyons qu'il est en mesure de transmettre plus de renseignements plus rapidement, et je crois que le système offre un meilleur avantage.

M. HERRIDGE: Je parle maintenant des eaux secondaires dans des régions où il y a plusieurs petits remorqueurs de cinq tonneaux et plus, mettons, et munis de machines diesel de 75 à 150 chevaux-vapeur. Quel brevet faut-il, maintenant au mécanicien de ces bateaux, et quel effet la loi aura-t-elle sur leur fonctionnement?

L'hon. M. CHEVRIER: Absolument aucun.

Le TÉMOIN: La modification proposée n'atteint pas les bateaux de moins de 10 chevaux-vapeur nominaux, s'ils ne sont pas des bateaux à passagers.

M. HERRIDGE: Mais nos bateaux diesel de 550 chevaux-vapeur sont des bateaux de remorquage.

Le TÉMOIN: Ils ne seront pas atteints, monsieur.

M. HERRIDGE: Je vous remercie.

*M. Browne:*

D. Quelle est la raison de ces changements? Est-ce qu'il y a eu des difficultés en vertu de l'ancienne loi?—R. Comme je viens de le dire, la limite vise le cheval-vapeur nominal. Les fabricants produisent des machines diesel qui développent de plus en plus de chevaux-vapeur effectifs par rapport aux chevaux-vapeur nominaux. Par conséquent, le Service d'inspection des navires à vapeur croit que le brevet actuel donne trop de latitude au mécanicien. Il peut être maintenant préposé à une machine qui développe une puissance effective trop considérable.

D. Pouvez-vous me citer un exemple? Avez-vous eu des accidents?—R. Nous n'avons pas eu d'accidents.

D. Avez-vous eu des plaintes de quelque part à ce sujet, ou est-ce simplement une idée du Service d'inspection des navires à vapeur?—R. Le service est composé d'hommes qui ont été mécaniciens au long cours. Et même du

temps que j'étais marin au long cours, nous considérons que la chose était mauvaise, parce qu'elle permettait, à un homme possédant un brevet inférieur d'être préposé à une machine trop puissante.

D. Y a-t-il une raison? Est-ce que ces hommes ont causé des dommages? Avez-vous eu connaissance que des dommages aient été causés?—R. J'ai vu des machines manœuvrées par des hommes qui n'avaient pas la compétence voulue.

D. Et, cependant, la présente loi pourvoit à ce que ceux qui possèdent des brevets continueront à les manœuvrer.—R. Oui, monsieur.

D. Pourquoi faites-vous cela, si c'est dangereux?—R. Nous ne voulons pas causer d'ennuis en immobilisant les navires. Il faut y aller graduellement.

M. HODGSON: Est-ce que les compagnies n'auront pas de difficulté à engager des hommes possédant les brevets voulus?

Le TÉMOIN: Non, monsieur. Une réserve assure le maintien des droits actuels des détenteurs de brevet. Une autre réserve empêche d'immobiliser un navire lorsqu'un mécanicien possédant un brevet plus élevé n'est pas disponible; nous émettons alors un permis.

*M. Riley:*

D. Y aura-t-il suffisance de mécaniciens brevetés?—R. Nous avons récemment révisé nos règlements concernant les mécaniciens, ce qui permettra à plus d'hommes d'obtenir un brevet de mécanicien de navires à moteur.

D. En prévision de la modification des règlements, le ministère a-t-il fait quelque chose pour encourager les mécaniciens à obtenir un brevet supérieur?—R. Nous sommes à établir des écoles de mécaniciens.

D. Sont-elles bien fréquentées?—R. Oui, monsieur.

D. Pensez-vous qu'après la mise en vigueur de ce changement on aura un nombre suffisant de mécaniciens brevetés pour répondre aux besoins des propriétaires de navires?—R. Oui, monsieur, à cause de l'article qui conserve les droits des détenteurs actuels de brevets. Par conséquent, les navires qui seront atteints pourront garder leurs mécaniciens actuels ou les mécaniciens qui auront obtenu leur brevet avant la mise en vigueur de la modification.

D. Et dans le cas où un propriétaire ne peut se procurer les services d'un mécanicien dûment breveté, le ministère peut accorder une extension.—R. Oui, monsieur.

D. Le ministère?—R. Oui.

D. C'est le programme du ministère?—R. Oui.

*M. Herridge:*

D. J'ai oublié de vous poser une question. J'ai oublié de mentionner que quelques-uns de ces remorqueurs touent des radeaux de 4, 5 et 6 cents pieds de long. Je me demande si, dans les circonstances, ceux qui ont installé à bord de petits bateaux de cinq tonneaux ou plus des machines diesel de 75 à 100 chevaux-vapeur qui touent parfois des radeaux de 5 ou 6 cents pieds seront atteints? Je vois, dans la loi, qu'il est question d'un "objet flottant qui a une dimension en tout sens de cent cinquante pieds".

M. MATTHEWS: Je ne le crois pas. Cette dimension de 150 pieds ou plus ne se rapporte qu'à la radio.

*M. Stuart:*

D. Pour obtenir un brevet de mécanicien de machine à combustion interne qui comprend beaucoup plus de parties mobiles et qui est beaucoup plus compliquée qu'une machine à vapeur, le mécanicien ne doit-il pas être compétent pour faire les petites réparations?—R. Oui, monsieur.

D. Prenez, par exemple, le cas d'un bateau qui fait la navette dans la baie de Fundy. S'il n'a pas un mécanicien qui connaît bien sa machine, un détail de peu d'importance pourrait arrêter le bateau pendant un certain temps. Je crois que la question n'a pas été soulevée. Il faudrait avoir beaucoup d'expérience et bien connaître les moteurs diesel avant d'être véritablement compétent pour les faire fonctionner. On a oublié de mentionner que l'entretien d'un moteur diesel est bien différent de celui d'une machine à vapeur.—R. Il faut connaître les diesels.

*M. Gibson:*

D. Comment allez-vous savoir s'il faut un mécanicien ou non?—R. Un inspecteur régional des navires à vapeur possède ce renseignement.

D. On a beaucoup dit qu'il faut plus de connaissance pour la machine diesel que pour la machine à vapeur, mais je ne crois pas qu'il en soit ainsi lorsqu'il s'agit d'un navire à vapeur compliqué comme M. Cummings le sait. J'ai oublié le point que je voulais soulever.

Le témoin veut-il dire qu'une machine diesel est plus compliquée et plus difficile à manœuvrer qu'une machine à gazoline de force semblable?—R. Oui, parce que les pressions sont plus considérables et les températures plus élevées.

D. Je reviens au point soulevé par M. Stuart. Je ne sais pas tout ce que dit la loi, mais je ne vois pas beaucoup la raison d'avoir un mécanicien, si compétent soit-il, à moins qu'il ne soit capable de faire certaines réparations en mer. Et pour qu'il en soit ainsi, il faut un certain outillage à bord. Y a-t-il des règlements qui exigent un minimum d'outillage pour les réparations et l'entretien de ce genre de machine?—R. Non, monsieur, mais au cours de son inspection et avant d'émettre un brevet, l'inspecteur des navires à vapeur s'assure que des pièces de réparation sont à bord.

D. En ce qui concerne les mécaniciens de troisième classe, peuvent-ils monter à bord sans subir un autre examen tenu par votre ministère et prendre charge d'une machine diesel?—R. Non, monsieur. Nous avons des dispositions touchant l'examen des mécaniciens quant au fonctionnement d'une machine diesel et touchant l'émission des brevets.

D. Il y a un brevet différent pour la machine à vapeur et pour le diesel?—R. Oui, monsieur.

*M. Browne:*

D. Quelle est la compétence requise d'un mécanicien de quatrième classe?—R. Il n'est qu'un mécanicien de quart. Il n'a pas le droit de prendre charge d'un navire. Il a le droit d'être de quart et subit un examen sur ses devoirs de mécanicien de quart.

D. Il peut y avoir des mécaniciens de deuxième classe qui travaillent comme mécaniciens de quatrième classe?—R. Oui, monsieur.

*M. Stuart:*

D. Je désire poser une autre question. Où commence l'obligation d'avoir des opérateurs de radio de plein temps? Voici la raison pour laquelle je pose cette question. Sur plusieurs bateaux que je connais bien, l'appareil de radio est ordinairement dans le kiosque de barre où se trouvent le patron et les autres. Il est ordinairement ouvert, afin qu'on puisse l'entendre, et il me semble que ce serait une dépense additionnelle pour les petits propriétaires s'ils étaient obligés d'engager un opérateur de plein temps qui ne fasse pas autre chose. Je désire savoir à partir de quel point il faut un opérateur de radio et de télégraphe de plein temps.

M. CATON: On exige des opérateurs de plein temps sur les navires munis d'une installation radiotélégraphique, mais l'expression "plein temps" ne signifie

pas qu'ils doivent être nécessairement de service continuellement. Sur la côte occidentale, les heures de garde sont d'un total de huit par jour, à compter du matin jusqu'à minuit. Quant au radiotéléphone, nous n'avons pas exigé d'opérateurs brevetés jusqu'à maintenant, parce que la radiotéléphonie n'était pas une installation obligatoire sur les navires canadiens. Mais, si le présent bill est adopté, nous instituerons un brevet de radiotéléphonie, en conformité du traité concernant la radiotéléphonie sur les Grands lacs, et au moins un homme sur chaque navire devra posséder ce brevet. L'examen portera sur le fonctionnement de l'installation, les fréquences employées, les petites réparations, comme le remplacement des fusibles.

M. STUART: Quelle serait la dimension des navires soumis à ce règlement?

M. CATON: Les navires à passagers de plus de 65 pieds de longueur et les navires de charge d'une jauge brute de 500 tonneaux.

M. STUART: A-t-on pensé aux eaux intérieures?

M. CATON: Elles sont mentionnées dans les définitions de la loi.

M. STUART: Est-ce que cela signifie qu'un navire de 165 pieds, transportant 50 passagers dans les eaux intérieures et muni du radiotéléphone, serait obligé d'avoir un opérateur de plein temps?

M. CATON: L'opérateur n'est pas essentiellement un opérateur de radiotéléphone. Il peut être le capitaine du navire, le second ou tout autre membre de l'équipage. Sa fonction de radiotéléphoniste fait partie de ses autres fonctions et, en outre, il remplit celles d'un officier sur le pont où le téléphone sera installé. La première école de formation d'opérateurs de radiotéléphone a été ouverte à Toronto l'hiver dernier; sauf erreur, ce sont surtout les capitaines et les seconds qui ont suivi les cours et ont passé l'examen.

M. STUART: Y a-t-il obligation d'installer un appareil de radiotélégraphe d'un certain genre, ou serait-il obligatoire d'avoir un appareil de radiotélégraphe au lieu d'un appareil de radiotéléphone?

M. CATON: Sur les navires partant pour des voyages où le rayonnement du radiotéléphone n'est pas jugé suffisant.

M. RILEY: Les propriétaires de navires ont-ils été mis au courant de cette législation? Ont-ils été avisés qu'ils pouvaient faire valoir auprès du comité les objections qu'ils y voyaient?

Le PRÉSIDENT: Il y en a quelques-uns ici.

M. RILEY: En général, ont-ils été avertis?

M. CATON: Je crois que des exemplaires du bill ont été distribués.

L'hon. M. CHEVRIER: Il y a, au ministère, un comité de législation qui s'occupe des modifications de la loi de la marine marchande du Canada, et divers groupes représentant des propriétaires, des associations et des syndicats se présentent devant lui pour faire des observations concernant les modifications. Sauf erreur, des observations ont déjà été faites, et je sais que le public en général est au courant du bill.

M. HIGGINS: Connaissez-vous les navires qui font la navette entre la Nouvelle-Écosse et Port-aux-Basques, et quelles installations ils ont?

M. CATON: Les navires qui font maintenant la navette entre Sydney-nord et Port-aux-Basques sont tous munis du radiotélégraphe.

M. HIGGINS: Quels opérateurs ont-ils?

M. CATON: Je crois qu'ils ont un opérateur, le minimum requis en vertu des règlements.

M. HIGGINS: L'opérateur n'est-il pas en même temps le commissaire?

M. CATON: Il peut l'être.

M. HIGGINS: Est-ce permis?

M. CATON: La modification actuellement soumise à la Chambre comprend un article qui interdit à l'opérateur de radiotélégraphe de remplir d'autres fonctions qui nuiront à celles d'opérateur.

M. GIBSON: Qui en sera le juge?

M. HIGGINS: Diriez-vous que la fonction de commissaire nuirait à celle d'opérateur de télégraphe sur ces bateaux?

M. CATON: Je n'en connais pas suffisamment le trajet pour répondre à la question. Je puis envisager des cas où la fonction de commissaire nuirait, et aussi des cas où le travail serait facile et ne nuirait pas.

M. HIGGINS: Savez-vous où se trouve cette installation et le nombre des passagers?

M. CATON: Oui.

M. HIGGINS: Savez-vous qu'il dépasse de beaucoup 100?

M. CATON: Oui.

M. HIGGINS: Ne croyez-vous pas qu'il devrait y avoir un opérateur de radio sur ce navire en outre du commissaire?

M. CATON: Il me faudrait examiner le travail qu'il accomplit.

M. HIGGINS: Vous connaissez le travail d'un commissaire?

M. CATON: Oui. Ce n'est pas un commissaire de plein temps; c'est un sous-commissaire.

M. HIGGINS: Il n'y a pas de sous-commissaire.

M. CATON: Voilà la situation que la modification vise à permettre d'étudier et de corriger.

M. HIGGINS: Pensez-vous qu'il devrait y avoir un opérateur et un commissaire distincts à bord du navire?

M. CATON: Je le crois.

M. HIGGINS: Est-ce que ce serait nécessaire si l'appareil de radiotélégraphe était installé dans le bureau du commissaire?

M. CATON: Il est bien difficile pour un opérateur de radiotélégraphe de faire autre chose. Il devrait avoir une paire d'écouteurs sur la tête ou disposer d'un haut-parleur que ne peuvent assourdir les bruits voisins. C'est pourquoi nous préférons le voir occuper une cabine de radiotélégraphe.

M. RILEY: Le paragraphe 3 de l'article 2 signifie-t-il que dans le cas d'un remorqueur, utilisé ordinairement pour les travaux du port, qui entreprend, par exemple, un voyage de Saint-Jean ou Halifax à Portland ou à un autre endroit en dehors du port, il lui faudra avoir un opérateur de télégraphe en disponibilité et de plein temps pour des voyages occasionnels comme ceux-là?

M. CATON: Non, monsieur. En soumettant la présente législation, nous avons recommandé que les remorqueurs et les navires de charge, exception faite de ceux d'une jauge de plus de 5,000 tonneaux, soient autorisés à se servir du radiotéléphone dans les eaux côtières.

M. MOTT: Vous avez dit avoir établi une école de radiotéléphonie pour les capitaines, les mécaniciens ou tout autre employé de bateaux de petit tonnage. Prenons, par exemple, les pêcheurs et les chalutiers de la côte occidentale. Voulez-vous dire qu'après avoir employé le radiotéléphone depuis les 10 ou 15 dernières années, il va leur falloir suivre un cours et subir un examen pour établir qu'ils sont capables de s'en servir?

M. CATON: Permettez-moi de vous dire que nous avons reçu plus de plaintes que nous nous y attendions au sujet de l'abus du téléphone. Apparemment, bien des gens se sont servis du téléphone pour des conversations inutiles entre navires et, comme résultat, les canaux radiotéléphoniques étaient encombrés. Nous avons espéré surmonter cette difficulté en établissant des fréquences

spéciales pour les communications de navire à navire, et j'ai entendu dire dernièrement que la situation s'est grandement améliorée. Toutefois, pour les fins de la sécurité, il existe une fréquence internationale déterminée et reconnue, et les bavardages et les conversations inutiles seront interdits et sont interdits sur cette fréquence.

M. MOTT: Je ne vous demande pas cela. La compétence que ces patrons doivent avoir m'intéresse davantage. Vous avez parlé d'école et d'examen. Est-ce que cela signifie que le patron d'un bateau devra déboursier d'autre argent afin d'établir sa compétence à se servir du radiotéléphone?

M. CATON: Nous ne croyons pas que la portée de cet examen soit telle qu'elle cause des ennuis inutiles au patron d'un bateau qui sait comment se servir de son appareil, et nous sommes d'opinion qu'il faut de l'uniformité dans le fonctionnement de l'installation radiotéléphonique, si nous voulons en retirer le plus grand avantage.

M. MOTT: Il y a ceci aussi. Le patron ou l'un de ses deux officiers se trouve toujours sur le pont; il y a quelqu'un à l'écoute en tout temps. Si seul le patron est compétent pour se servir de l'appareil, qu'arrivera-t-il si l'un ou l'autre des officiers est sur le pont?

M. CATON: J'ai déjà dit qu'au moins une personne à bord doit posséder un brevet de radiotéléphonie. Il va sans dire que d'autres doivent écouter et écoutent effectivement. Le traité des Grands lacs prévoit justement cela.

M. MOTT: Ils ne pourraient pas se servir de l'appareil.

M. CATON: Oui, ils pourraient s'en servir, mais non faire les réparations. Il y aura à bord une personne responsable de l'appareil et qui en assurera le bon fonctionnement. Cela ne s'applique qu'aux navires obligés d'en être munis. L'installation spéciale ne s'applique pas aux petits vaisseaux qui ne sont pas visés par la modification. Ne sont visés que les navires de 500 tonneaux ou plus.

M. GIBSON: Vous avez parlé du radiotélégraphiste à bord. Il est en faction pendant 8 heures ou le tiers de 24 heures. Mais avec le radiotéléphone, on est de faction pratiquement 24 heures par jour, ce qui est beaucoup plus efficace pour la sécurité de sa propre vie et celle des autres.

M. CATON: C'est un des gros points en faveur de la radiotéléphonie. Nous recommandons une écoute obligatoire et constante quand le navire est en dehors du port.

M. GIBSON: Vous voulez parler du cas où il y a un opérateur de radiotélégraphe?

M. CATON: Non, monsieur, de téléphone. On est présentement à perfectionner des appareils qui permettront une écoute continue sans la présence d'une personne. Ce sont des appareils d'alarme automatiques. Dans le passé, ils n'étaient pas aussi perfectionnés qu'ils le sont ou qu'ils le seront grâce au nouveau comité international qui s'occupe de perfectionner des appareils automatiques pour la téléphonie.

M. STUART: Est-ce que cela signifie qu'un homme sera compétent pour s'occuper des petites réparations et que d'autres pourront faire fonctionner l'appareil.

M. CATON: C'est exact, monsieur.

M. APPLEWHAITE: Quel sera le coût approximatif de l'installation d'un de ces appareils?

M. CATON: Je ne crois pas que l'on en soit encore rendu à ce stade. Sauf erreur, la Grande-Bretagne, les États-Unis et la France ont mis au point un appareil que l'Organisation technique internationale est à étudier et à apprécier.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le TÉMOIN: Oui.

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

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

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

morquage fonctionne. Les conditions sur la côte du Pacifique sont tout à fait différentes de celles de la côte de l'Atlantique.

J'ai ici une carte sur laquelle les lignes rouges indiquent les routes suivies par les remorqueurs. Je désire particulièrement attirer l'attention des membres du comité sur le fait que dans tous les cas et tout le long de la route jusqu'à la frontière de l'Alaska, à l'exception du passage des îles de la Reine-Charlotte, les navires ne sont jamais à plus de 10 milles du rivage. Dans la plupart des cas, pas beaucoup plus d'un mille. C'est une région rectangulaire. Il y a environ...

*L'hon. M. Chevrier:*

D. Et quant à la distance entre la côte et l'île de Vancouver? Elle est de beaucoup plus de dix milles.—R. Entre rivage et rivage, monsieur le ministre. Les routes suivies ici entre Vancouver et le détroit d'Hécate sont exactement de 20 milles.

D. Quelle est la distance, par exemple, entre Vancouver et Nanaïmo?—R. La distance directe est de plus de 20 milles, mais les routes suivies par les remorqueurs sont d'un peu moins de 20 milles et, par conséquent et en aucun temps, le navire ne se trouve à plus de 10 milles du rivage.

Il est bien vrai que le passage du détroit d'Hécate est d'environ 30 milles, alors que vous vous trouverez à plus de 10 milles du rivage, mais il n'y a pas beaucoup de trafic dans cette partie-là. La majeure partie du remorquage des barges et des billots est limitée aux cours d'eau intérieurs.

D. Quelle est la distance au détroit de Charlotte?—R. Ici, en bas (et le témoin l'indique sur la carte), le détroit est beaucoup plus large, mais en haut, il est d'environ 30 milles. Environ 2,200 vaisseaux munis du radiotéléphone sont concentrés dans cette région. Ils comprennent 380 remorqueurs dont 90 p. 100 sont en mer continuellement. Il y a en plus environ 1,800 bateaux de pêche qui se trouvent en mer en nombre variable. Il va sans dire que la densité est beaucoup plus grande pendant les saisons de pêche.

L'hon. M. CHEVRIER: Représentez-vous aussi les propriétaires de bateaux de pêche?

Le TÉMOIN: Oh! non, monsieur le ministre. Je mentionne le fait simplement pour indiquer le nombre de navires munis du radiotéléphone et qui peuvent communiquer en cas de détresse. En plus des bateaux de pêche, je crois que nous avons 89 navires côtiers et à passagers qui sont tous munis du radiotéléphone et, parmi 2,200 bateaux que j'ai mentionnés il y a un instant, je n'ai pas inclus les navires du gouvernement fédéral, comme ceux de la patrouille des pêcheries, des Travaux publics et de la Gendarmerie royale. Du côté provincial, nous avons les navires de la patrouille forestière, des Travaux publics et autres et, bien que je n'ai pas ici les chiffres, très peu de ces navires sont munis du radiotélégraphe. Dans cette région, nous avons donc tous ces navires qui peuvent capter un message en cas de désastre en mer. Le seul moyen de communiquer avec ces navires, à l'exception de 17 navires côtiers et à passagers et du même nombre de navires du gouvernement munis du radiotélégraphe, est le radiotéléphone. Je crois que sans radiotéléphone, il ne serait pas possible de communiquer avec 97 p. 100 des navires qui sillonnent ces eaux, et je n'ai pas besoin de souligner qu'en cas d'urgence il importe peu qu'il s'agisse d'un navire de 5,000 ou de 2,000 tonneaux, d'un bateau de 50 pieds de longueur ou même d'un bateau à rames. L'essentiel est d'être sur les lieux au temps voulu et avec l'outillage qui convient. C'est la situation en mer.

Sur la côte, nous avons 12 postes de téléphone tenus par la *Northwest Telephone Company*. Nous avons 9 postes du gouvernement munis du radiotéléphone. Il y a aussi les 21 postes de sans-fil constamment à l'écoute. En

second lieu, nous avons 300 postes terrestres dont l'écoute est intermittente. Ils comprennent les installations radiotéléphoniques des camps de bûcherons, des camps de pêche et des camps miniers, de centaines de villages et de conserveries et de localités situées tout le long de la côte. Il est vrai que ceux qui y sont préposés ne sont pas à l'écoute continuellement, mais ils sont en communication quotidienne avec leur poste principal. Les remorqueurs, par exemple, communiquent avec leurs navires quatre ou cinq fois par jour. Les compagnies de pêche sont constamment en communication avec leurs bateaux pour obtenir des renseignements. Il va sans dire que les conditions atmosphériques les intéressent beaucoup. Il s'agit de savoir où le poisson se trouve, les prix en cours, l'endroit où apporter la prise, et le reste. Je ne veux pas insister davantage sur ce point, mais il est essentiel et absolument vital de s'assurer des conditions dans lesquelles les navires ont exploité et de la manière la plus efficace dont ils peuvent communiquer entre eux.

J'attire maintenant votre attention, messieurs, sur le résumé que vous avez devant vous. Mais auparavant, je crois devoir vous dire qu'il existe 11 fréquences distinctes au moyen desquelles les navires peuvent communiquer, et M. Caton a mentionné le fait que quelques-unes de ces fréquences sont parfois surchargées. Cela semble une objection raisonnablement bien fondée au point de vue commercial et de la part des pêcheurs désireux d'obtenir des renseignements de leurs employeurs ou de leur en fournir, mais c'est de la plus haute importance lorsqu'un navire est en danger. Personne ne saurait démentir que plus vos auditeurs seront nombreux, plus vous aurez de chances de recevoir de l'aide et de communiquer avec quelqu'un. Alors, plus ces canaux sont surchargés, plus il y a à l'écoute des gens qui attendent pour transmettre leur message et qui entendront le signal de détresse. D'ailleurs, un signal semblable élimine tous les autres appels. Lorsque le signal "May Day" est irradié sur tous les canaux, ils sont tous dégagés; cependant, tous ces postes sont à l'écoute pour capter un signal de détresse.

Pour en revenir maintenant aux raisons de notre exposé: (1) L'installation radiotéléphonique actuelle sur les navires opérant le remorquage sur la côte du Pacifique est non seulement suffisante, mais elle est supérieure à la radiotélégraphie comme moyen de communication pour fins de détresse. Premier point: L'efficacité de tout service de détresse doit être basée sur le nombre de personnes à l'écoute au moment critique. Vous pouvez avoir toutes sortes d'appareils, mais c'est le nombre de personnes à l'écoute qui compte. Je crois que ce facteur d'importance vitale démontre le plus grand avantage que l'on peut obtenir de la communication radiotélégraphique. Sur la côte, nous avons 2,200 navires tous munis du radiotéléphone. Un grand nombre de ces navires de toutes sortes sont en mer et sont des sauveteurs possibles. Le radiotélégraphe ne pourrait communiquer qu'avec 17. Alors, le cas pourrait se présenter où un bateau de pêche à un ou deux milles du désastre ne pourrait être atteint, parce qu'il n'est pas muni du radiotélégraphe. Je ne crois pas que personne ici propose qu'il soit à conseiller ou à propos d'exiger de tout bateau de pêche qu'il ait un opérateur de radiotélégraphie à bord.

*L'hon. M. Chevrier:*

D. Le bill ne nuit en rien au fonctionnement de vos radiotéléphones?—R. Non, pas du tout, monsieur le ministre.

D. Alors, de quelle injustice avez-vous à vous plaindre si on y ajoute le radiotélégraphe? D'après moi, le bill reconnaît simplement le fonctionnement du radiotéléphone, mais il rend obligatoire l'installation du radiotélégraphe.—R. Oui, monsieur le ministre, mais nous prétendons que le radiotéléphone est suffisant et que le radiotélégraphe n'ajoute rien à notre service de détresse fourni par le radiotéléphone.

D. Je ne parlais pas de cela. Vous faites un exposé, mais je crois que M. Caton, dans son témoignage, est d'opinion différente.—R. Oui.

D. Il croit que dans certaines régions le radiotélégraphe est supérieur au radiotéléphone.—R. Oui, je crois, monsieur le ministre, que nous ne sommes pas d'accord avec M. Caton sur ce point particulier. M. Lindsay et M. Tupper, de la *North Telephone Company*, sont ici, et je crois qu'ils seront en mesure de répondre à la question.

M. CAVERS: Quel sera le coût supplémentaire de l'installation radiotélégraphique sur vos navires?

Le TÉMOIN: Si on me le permet, j'en parlerai un peu plus tard.

M. Carroll:

D. Avez-vous remarqué aussi que le monsieur a dit que le radiotélégraphe était supérieur au radiotéléphone dans certains endroits? C'est ce qu'il a déclaré.—R. Oui.

D. Alors, vous n'avez rien à opposer à cette déclaration, n'est-ce pas?—R. Je crois qu'il y a des limitations au radiotéléphone comme au radiotélégraphe en certains endroits.

D. Je ne parle pas de cela, mais simplement de la déclaration que le monsieur a faite. Je ne suis pas au courant. Il n'a pas dit positivement que ce serait supérieur à ce que vous avez actuellement.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne voulais pas vous interrompre, monsieur Bird. Continuez, s'il vous plaît.

Le TÉMOIN: Le second point est que le radiotéléphone permet une conversation directe de personne à personne. M. Caton a déjà approuvé mon point de vue sur le sujet. Il l'admet et je ne crois pas qu'on puisse dire le contraire. Mais il y a une chose qu'il faut dire, c'est que le radiotéléphone permet de communiquer avec n'importe quel nombre de personnes en même temps. Alors, si un navire est en détresse... Mais je crois qu'il est préférable d'expliquer le cas par un exemple. Il s'agit du cargo *Nootka* qui s'est échoué il y a plusieurs années sur la côte du Pacifique et a subi des dommages considérables. Dès le moment de l'échouement, le patron a radiotéléphoné au capitaine Gillison qui est ici aujourd'hui. Comme il était deux heures du matin, le capitaine était au lit et le patron lui donna les détails de l'accident. Au même moment, le capitaine Unwin, directeur des travaux de sauvetage, entendit la conversation et s'y joignit. Il voulait savoir s'il pouvait faire quelque chose et quel était l'appareillage requis. Sur le même appel, on est intervenu trois fois, disant qu'une barge était disponible si elle pouvait être de quelque utilité. La barge s'est rendue sur les lieux et a servi à décharger la cargaison du navire endommagé. De plus, tous les remorqueurs dans un rayon de 50 milles se sont joints à la conversation, désirant savoir si leurs services étaient requis. Le radiotéléphone a permis une conférence. Il serait stupide de penser qu'il en aurait été ainsi avec le radiotélégraphe.

Le point suivant est la simplicité du fonctionnement. Les membres du Comité en ont déjà parlé, et je ne crois pas devoir y revenir. Vous n'avez pas besoin d'un opérateur expert, et l'outillage est bien moins coûteux. Il suffit du cinquième de l'espace requis pour le radiotélégraphe qui comprend les antennes, les transmetteurs, les récepteurs, les batteries et la source d'énergie qui doit être indépendante de la machinerie de propulsion du navire. Je désire maintenant discuter cet aspect de la question. Le coût de l'installation de radiotélégraphes sur les remorqueurs est non seulement exorbitant, mais inutile et il serait une impossibilité physique au point de vue économique. C'est là notre deuxième point important.

D'abord, un mot au sujet de l'espace sur les petits remorqueurs. Comme vous le savez tous, messieurs, la machine occupe la majeure partie de l'espace.

En plus, il vous faut le kiosque de la barre, le logement de l'équipage, le mess et l'espace pour emmagasiner les accessoires de rechange. Tout l'espace disponible sous le pont est employé de cette façon.

Maintenant, s'il faut un radiotélégraphe, il vous faudra avoir des transmetteurs et des récepteurs principaux et d'urgence, une antenne qui, dans bien des cas, nécessitera un mât supplémentaire, et une source d'énergie principale et auxiliaire. Non seulement cela, mais il vous faudra pour l'opérateur de radio une cabane située sur le pont supérieur et ordinairement à l'arrière du kiosque de la barre, et cette cabane ne serait utilisée que par l'opérateur et son installation. En plus de loger l'opérateur, il vous faut les appareils de sauvetage nécessaires pour cet homme, autant de facteurs qui touchent à la stabilité du navire.

Le point suivant est celui-ci: que feront ces opérateurs de radio? On ne leur demande qu'une chose, soit de faire fonctionner leur appareil et de le maintenir en bon état. Ils ne font pas autre chose. Ils ne sont pas disponibles pour faire du travail sur le navire. Les propriétaires de ces remorqueurs travaillent pendant environ 20 jours par mois, déduction faite des vacances. Et lorsqu'il sont amarrés pendant parfois trois ou quatre semaines, sans tenir compte de l'amarrage normal, la répercussion économique, comme vous pouvez vous en rendre compte, sera très considérable.

M. McIVOR: Et quant à la question de donner congé aux hommes le dimanche?

Le TÉMOIN: Je ne suis pas certain au sujet du congé du dimanche.

L'hon. M. CHEVRIER: Le révérend Dan McIvor vous a posé cette question; alors, il faut que vous soyez prudent.

Le TÉMOIN: Le coût de l'installation du télégraphe et les modifications nécessaires, même si ces modifications peuvent être faites, augmenteraient les frais d'exploitation des petits remorqueurs d'environ, mettons, \$15,000 à \$20,000 par année. L'effet d'un tel fardeau, du moins pour les petits propriétaires, serait la ruine. Ils ne pourraient continuer.

Je crois que le salaire d'un opérateur de radio est d'environ \$270 par mois. Cela ne comprend pas les heures supplémentaires, et en outre de savoir si vous pourriez toujours avoir un radiotélégraphiste, vous ne pourriez appareiller sans en avoir un. Et dans certains cas, les grosses compagnies de remorquage seraient tenues d'avoir un opérateur supplémentaire de plein temps pour les besoins de leur flotte. Je ne crois pas qu'il me soit nécessaire de parler davantage des fardeaux économiques. Ils sont assez évidents, surtout dans le cas des petits propriétaires si nombreux sur la côte du Pacifique.

M. HERRIDGE: Que veut dire le témoin?

Le TÉMOIN: J'entends un remorqueur sous la direction d'un gérant qui en est le propriétaire, ou d'un patron qui en est le propriétaire.

M. HERRIDGE: C'est très bien; je vous remercie.

Le TÉMOIN: J'en arrive au troisième point: exiger des remorqueurs d'une jauge brute de moins de 500 tonneaux d'être munis du radiotélégraphe dépasserait les exigences établies par la Convention de sécurité de 1948 qui permet aux navires d'une jauge brute de jusqu'à 5,000 tonneaux de faire le commerce côtier sans installation radiotélégraphique d'aucune sorte. Cet aspect a été mentionné ici, afin de bien faire comprendre aux membres que la limite est de 5,000 tonneaux. Il s'agit du commerce côtier seulement, et non pas de voyages internationaux.

Le bill réduit la limite à 500 tonneaux pour les cargos; et, en autant qu'il s'agit de l'industrie du remorquage, elle la réduit aux navires de tout tonnage lorsque ce sont des remorqueurs ou des bateaux de la dimension et du tonnage indiqués.

J'aimerais à donner lecture des recommandations qu'a faites la conférence.

M. APPLEWHAITE: Qui?

Le TÉMOIN: La Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. Je crois qu'il vaut mieux que je lise le texte même.

M. WHITESIDE: C'est à la page 15 du mémoire.

Le TÉMOIN: Oui, c'est exact. Je lis maintenant le sous-paragraphe 2 du deuxième paragraphe de la Conférence internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, de 1948, page 272:

La conférence, reconnaissant que la cause de la sauvegarde de la vie humaine en mer sera servie si les navires disposent du plus grand nombre possible d'appareils de radio, recommande à tous les gouvernements d'envisager la possibilité d'étendre, en y apportant toutes modifications jugées nécessaires, les prescriptions relatives aux installations radioélectriques, de manière que ces installations soient, dans la mesure du possible, installées à bord des navires, y compris les navires caboteurs et les bâtiments de pêche non visés par la présente convention, lorsqu'ils effectuent des voyages en haute mer.

L'hon. M. CHEVRIER: Puis-je poser une question? Vous dites qu'on n'a pas fixé la limite à 5,000 tonnes. Si je me souviens bien, l'exception est de 1,600 tonnes.

Le TÉMOIN: Pour les voyages internationaux, monsieur le ministre.

L'hon. M. CHEVRIER: N'avez-vous pas dit 5,000 tonnes il y a un instant?

Le TÉMOIN: Pour les voyages le long de la côte canadienne. Je suis de votre avis que c'est 1,600 tonnes pour les cargos circulant le long de la côte, mais lorsqu'ils voyagent au long cours. C'est 5,000 tonnes pour ceux qui ne circulent qu'entre des ports canadiens.

L'hon. M. CHEVRIER: En d'autres termes, la radiotélégraphie est obligatoire pour les navires de 1,600 tonnes et plus qui font le commerce international et le long de la côte.

Le TÉMOIN: Non. Qui font le commerce international le long de la côte.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est-à-dire d'une partie de la côte à une autre partie en direction des États-Unis?

Le TÉMOIN: C'est exact; disons entre Vancouver et Seattle, la limite est de 1,600 tonnes. Mais si le fret est transporté par eau entre Vancouver et Seattle, alors les navires d'une jauge allant jusqu'à 5,000 tonnes ne seraient pas obligés d'avoir une installation de radiotélégraphie. Je désire souligner que la recommandation faite par la conférence visait particulièrement les navires faisant le commerce le long de la côte et voyageant en haute mer.

En aucun cas, messieurs, on ne peut dire que ces remorqueurs voyagent en haute mer le long de routes qui vous ont été décrites. En fait, et dans la très grande majorité des cas, ils ne vont guère à plus de dix milles du rivage. Je ne crois pas, monsieur le président et messieurs, avoir d'autres renseignements utiles à vous fournir.

La *British Columbia Towboat Owners Association* et la *Coastwise Operators Association* soutiennent que le radiotéléphone, à son stade actuel de développement sur la côte du Pacifique, est aussi bon, sinon meilleur, que le radiotélégraphe en cas de détresse. Elles soutiennent qu'exiger de l'industrie du remorquage qu'elle munisse ses bateaux du radiotélégraphe, alors qu'ils ont déjà le radiotéléphone, serait inutile et déraisonnable. Elles demandent que toute mention des navires opérant le remorquage sur la côte du Pacifique soit rayée de la loi.

L'hon. M. CHEVRIER: Effectivement, cela signifie l'abrogation du paragraphe 3.

Le TÉMOIN: Pas tout le paragraphe, monsieur le ministre, mais seulement ce qui les concerne.

L'hon. M. CHEVRIER: Les remorqueurs?

Le TÉMOIN: Les navires opérant le remorquage; le changement abrogerait toute cette partie du paragraphe qui se trouve à la troisième ligne "en dehors d'un port et aux navires à vapeur", et tout ce qui suit les mots "et aux navires à vapeur" jusqu'à la fin du paragraphe serait rayé.

*M. Applewhaite:*

D. Puis-je poser une question? Est-ce que ceux que vous représentez s'opposeraient vigoureusement à ce que demeure dans la loi proposée la disposition qui veut que la compagnie de remorquage installe le télégraphe alors que la remorque est un navire de 500 tonneaux, ou est-ce que cela vous ramène à la disposition visant les chalands remorqués sans équipage?—R. Cela vous y ramène. D'après la définition de la loi, le chaland est un navire.

D. Mais un chaland pourrait dépasser une jauge de 500 tonneaux et être tout de même remorqué sans équipage?—R. Oui. Il y a là-bas un chaland à bascule de 2,200 tonneaux.

*M. McIvor:*

D. Combien d'hommes employez-vous sur un remorqueur moyen?—R. Cela dépend de la dimension du remorqueur. Dans certains cas, il y a 12 ou 14 hommes; dans d'autres, l'équipage n'est composé que du patron et peut-être d'un homme de pont.

D. Est-ce que les hommes ont demandé le radiotélégraphe?—R. Non, monsieur, pas à ma connaissance. M. Lindsay pourrait répondre à cette question.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois qu'ils l'ont demandé en 1950, lorsque l'on a modifié la loi. N'est-ce pas, monsieur Matthews?

M. MATTHEWS: Il y a eu des observations.

L'hon. M. CHEVRIER: Oui. Je crois que certaines associations ont fait des observations, mais pas nécessairement de la côte du Pacifique. Toutefois, il est certain que des associations représentant le Canada ont demandé que cette même modification fût mise en vigueur. En fait, je me souviens qu'une modification a été proposée dans le temps, mais, comme nous n'étions pas suffisamment au courant, j'ai demandé qu'elle fût étudiée davantage avant de la mettre en vigueur. C'est à la suite de ces études que nous l'avons insérée dans la loi.

M. APPLEWHAITE: Autant que je m'en souviens, la modification dont vous parlez a été proposée par M. Green et appuyée par moi-même. Je crois qu'elle visait les navires à passagers.

M. GREEN: Je n'ai pas bien saisi les remarques que le ministre a faites au début.

L'hon. M. CHEVRIER: J'ai simplement dit que je croyais que des observations avaient été faites. J'ai cru qu'une modification avait été proposée par une association, pas nécessairement de la côte du Pacifique, mais représentant des groupes de tout le Canada. On demandait une modification comme celle que renferme le bill, et je m'y suis opposé dans le temps. En fait, on demandait beaucoup plus. Je m'y suis opposé, parce que je croyais qu'il fallait étudier la question davantage. C'est à la suite de cette étude que la modification a été insérée dans la loi.

M. GREEN: Je ne crois pas que M. Applewhaite ait proposé la modification.

M. APPLEWHAITE: Je crois l'avoir fait, mais en ce qui concerne les navires à passagers.

M. GREEN: Je crois que la discussion précédente se rapportait aux navires à passagers.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est possible.

*M. Green:*

D. Monsieur Bird, est-ce que ceux que vous représentez seraient disposés à se soumettre aux règlements exigeant que vos remorqueurs soient munis de radiotéléphone?—R. Tous en sont munis actuellement.

D. Mais c'est un geste volontaire. Êtes-vous disposés à vous soumettre à des règlements dans ce sens?—R. Oui, et nos remorqueurs sont munis du radiotéléphone que nous considérons indispensable à notre fonctionnement. A tout événement nous l'aurons toujours.

D. Avez-vous examiné l'alinéa 6 du paragraphe 2 de l'article du bill qui se rapporte aux règlements concernant les installations radiotéléphoniques sur le haut Saint-Laurent et sur les Grands lacs?—R. Non, monsieur, nous ne connaissons rien des conditions qui existent dans ces régions.

D. Est-ce que cela réglerait votre cas si vos bateaux étaient soumis à la condition énoncée à l'alinéa 6 du paragraphe 2 de l'article 2, au haut de la page 4?—R. Je regrette, monsieur, mais je ne suis pas en mesure de répondre à cette question, parce que je connais très peu la Convention des télécommunications qui apparemment vise ou visera les lacs. Je n'ai réellement pas la compétence voulue pour répondre à la question.

D. En réalité, cet alinéa 6 donne au gouverneur en conseil le pouvoir d'obliger les navires des Grands lacs à avoir le radiotéléphone. Je me demandais si une extension de ce pouvoir de façon à viser les petits remorqueurs ne réglerait pas le cas.

L'hon. M. CHEVRIER: Ils sont visés en vertu du paragraphe 4, page 3.

M. GREEN: Indirectement.

Le TÉMOIN: Si le Comité ou le gouvernement sont d'opinion qu'une installation radiotélégraphique sur les remorqueurs de la côte du Pacifique n'est pas désirable, il semble qu'il n'est pas nécessaire d'insérer une telle disposition dans la loi. Je dois dire aussi que bien que mes clients ne croient pas que les règlements qui sont ou peuvent être appliqués par le ministère ne sont pas préparés et rédigés intelligemment, ils sont très fortement enclins à penser que si la partie essentielle de l'article 2, soit le paragraphe 3, se trouve là et que l'exemption est rendue possible par décret du conseil, les exemptions peuvent être faites au caprice du gouvernement. Le décret du conseil est publié, il arrive sur votre pupitre et vous ne pouvez rien y faire. Nous sommes d'opinion que si cet article concernant les remorqueurs de l'industrie du remorquage n'est pas nécessaire, il ne devrait pas être dans la loi, et le simple fait qu'on peut y remédier par exemption, comme quelqu'un l'a fait remarquer, n'est pas le moyen voulu de satisfaire à nos exigences.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous êtes au courant des articles en vertu desquels ces exemptions sont faites. Elle doivent être déposées à la Chambre, et je crois qu'elles tombent sous les articles 118 et 119 de la loi de la marine marchande du Canada. Elles ont été déposées à la Chambre, et il faut une raison pour obtenir des exemptions. Je me demande si le paragraphe 4 de l'article 2 ne répondrait pas à vos vues. Après tout, je m'aperçois en consultant la carte qu'il y a des remorqueurs qui circulent à plus de dix milles de la côte et dans des conditions différentes de celles des Grands lacs.

Le TÉMOIN: Oûi, c'est parfaitement vrai.

L'hon. M. CHEVRIER: Et qu'alors les raisons pour lesquelles le télégraphe est peut-être plus important et plus efficace que le téléphone,—et il faut que je me fie ici à l'opinion émise par M. Caton,—sont probablement suffisantes pour justifier l'article comme il est. Que dites-vous à cela pour répondre à vos vues au sujet de la modification?

Le TÉMOIN: Si, comme quelqu'un l'a suggéré il y a un instant, on pouvait insérer dans la loi un article qui s'appliquerait directement à la côte du Pacifique et permettrait de continuer les installations radiotéléphoniques, je crois que cela répondrait à nos vues.

M. CAVERS: Croyez-vous que c'est traiter injustement ceux qui exploitent des navires sur la côte de l'Atlantique?

Le TÉMOIN: Je ne suis pas bien au courant de la situation sur la côte de l'Atlantique, et je n'ai pas la compétence voulue pour la discuter. Un représentant de l'*East Coast Tugboat Owners Association* m'a appelé ce matin. Apparemment, ces gens ne venaient que d'apprendre l'effet du bill. Ils en sont bouleversés. Ils désiraient faire des observations, mais croyaient qu'il était peut-être trop tard.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois qu'après vous avoir entendu et avoir entendu vos associés, nous devrions savoir ce que M. Caton et M. Cummings ont à dire. Désirez-vous ajouter quelque chose?

Le TÉMOIN: Non, sinon que j'ai avec moi ici M. Lindsay, de la *British Columbia Tugboat Owners Association*, M. Tupper, gérant de la *Northwest Telephone*, et le capitaine Gillison, de la *Coastwise Operators Association*.

M. CAVERS: Quand aura lieu la prochaine réunion?

Le PRÉSIDENT: Cela dépend du comité.

M. CAVERS: Vu que d'autres comités siègent cet après-midi, je propose que nous nous réunissions ce soir.

L'hon. M. CHEVRIER: Je serai dans l'impossibilité d'être ici ce soir, et je préférerais cet après-midi. Je suis persuadé que les témoins qui viennent de loin aimeraient à être entendus cet après-midi.

M. GREEN: La difficulté, c'est que le Comité de l'énergie atomique tient deux importantes réunions aujourd'hui. Nous en avons eu une à dix heures ce matin, et à 3 h. 30 cet après-midi nous entendrons un témoin qui doit partir pour l'Australie. C'est sa dernière occasion d'être entendu, et ils nous faut absolument assister à cette séance. Quelques-uns d'entre nous s'intéressent beaucoup au problème de la navigation, et nous aimerions à être présent pendant toute la discussion.

Le PRÉSIDENT: A quelle heure vous réunissez-vous cet après-midi?

M. GREEN: A 3 h. 30.

Le PRÉSIDENT: Cette séance ne pourrait-elle pas avoir lieu à 3 heures et celle-ci à 4?

M. GREEN: Je ne crois pas qu'ils en auront fini.

M. CAVERS: Convoquez notre assemblée pour 4 h. 30.

M. APPLEWHAITE: Je propose que, s'il est possible, nous nous réunissions à 4 h. 30.

Le PRÉSIDENT: Très bien, à 4 h. 30 cet après-midi.

## REPRISE DE LA SÉANCE

Le comité se réunit à 4 h. 30 de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre, et je demande à M. J. A. Lindsay, le président du comité spécial de la *British Columbia Towboat Owners Association*, de s'approcher.

M. J. A. Lindsay, président du comité spécial de la *British Columbia Towboat Owners Association*, est appelé.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, en ma qualité de représentant de la *British Columbia Towboat Owners Association*, je crois que tout ce que j'ai à faire est de confirmer ce qu'a dit notre avocat, M. Bird. En autant qu'il s'agit des remorqueurs, nous croyons, sur la côte du Pacifique, que l'emploi de la radio a été développé à un point beaucoup plus efficace et plus considérable que dans toute autre partie du Canada. Nous ne penserions même pas à nous servir d'un remorqueur quelconque sans utiliser la radio. D'une façon générale, nous sommes toujours en communication avec nos remorqueurs. Nous communiquons avec eux au moins quatre fois par jour. Tous peuvent nous appeler en cas de désastre et jamais, depuis l'avènement de la radio à la fin des années 1920, un bateau n'ait été secouru en quelques minutes ou quelques heures. Il y a toujours un nombre considérable de bateaux dans la région, et il est toujours possible, de même qu'il l'a toujours été, de communiquer avec les autres bateaux.

La région que sillonnent nos bateaux est d'environ 650 milles de longueur et ne dépasse pas 10, 15 ou 20 milles de largeur. Lorsqu'un bateau circule dans ces eaux, il est à peu près certain de pouvoir communiquer avec un autre qui n'est pas à plus de 4, 5 ou même 6 milles de l'endroit. Et lorsqu'un bateau est en difficulté ou en détresse, il a besoin de secours aussi vite que possible. Pour cette raison, nous sommes fortement d'opinion qu'en ce qui concerne nos bateaux le radiotéléphone est la réponse tant au point de vue économique qu'à celui de la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie.

M. Low:

D. Puis-je vous poser une question? Quel est le rayon effectif d'une bonne transmission par radiotéléphone?—R. Nous communiquons régulièrement avec nos bateaux de Vancouver à Prince-Rupert, distance de 500 milles. Je ne prétends pas que, lorsque les conditions atmosphériques sont très défavorables, il soit possible de tenir une conversation intelligible. Mais il est certain que dans un cas de détresse, alors qu'il n'est pas nécessaire de tenir une conversation mais seulement de lancer un appel, il n'est pas nécessaire que le bateau communique avec le rivage à 500 milles de l'endroit. Un tel bateau pourrait communiquer avec d'autres qui ne sont pas très éloignés. Il est plus que vraisemblable qu'il y aura des bateaux plus près de l'endroit que le poste de la côte à 500 milles.

D. Quant aux conditions atmosphériques, trouvez-vous que le radiotéléphone est efficace jusqu'à une distance de 15 ou 20 milles?—R. Oh! oui, et sur une distance bien plus considérable.

D. Quelle distance?—R. Cent milles, facilement.

M. Green:

D. Est-ce que quelques-uns de vos remorqueurs ne sont pas munis du radiotéléphone?—R. Pas un seul remorqueur ne laisse un port de la côte du Pacifique sans être muni du radiotéléphone.

M. APPLEWHAITE: Où se trouve le radiotéléphone sur le navire?

Le TÉMOIN: Presque toujours dans le kiosque de la barre.

M. GIBSON: Vous voulez dire qu'il y a toujours quelqu'un à l'écoute?

Le TÉMOIN: Oui, monsieur.

M. GREEN: Votre association s'opposerait-elle à être soumise à des règlements qui exigent le radiotéléphone et en règlent l'emploi?

Le TÉMOIN: Je dois dire que nous ne pensons pas avoir besoin de règlements, parce que nous nous réglementons nous-mêmes, et pas trop mal du tout. Cependant, je ne crois pas que nous pourrions nous opposer aux règlements du gouvernement.

*M. Riley:*

D. Quelle est la différence de prix de fabrique entre le radiotéléphone et le radiotélégraphe sur les bateaux? Je ne parle que de l'installation.—R. Je ne puis répondre à cette question pour autant qu'il s'agit du sans-fil ou du radiotélégraphe. Je n'en connais pas le coût.

D. Quel est le prix d'un radiotéléphone?—R. De \$600 à \$1,000. Cela dépend de l'installation. Les installations plus coûteuses se font sur les navires plus considérables.

D. Avez-vous une idée de ce qu'il en coûterait d'avoir un radiotélégraphiste à temps continu sur un remorqueur?—R. Vous voulez parler d'un opérateur?

D. Oui.—R. Un minimum de \$5,000 par année. Et si vous êtes obligé d'avoir trois opérateurs, cela signifie un minimum de \$15,000, y compris le salaire et la nourriture. En outre, très peu de remorqueurs ont suffisamment d'espace pour une installation radiotélégraphique. Il faut une chambre séparée pour l'opérateur. La majeure partie de l'espace sur un remorqueur est occupée par la machinerie, l'équipage, le combustible et les approvisionnements. Vous ne construisez pas un remorqueur plus gros qu'il le faut. Sur la majorité des remorqueurs, il n'y a pas d'espace pour un personnel de radiotélégraphie.

D. Y a-t-il un règlement qui vous oblige de loger le radiotélégraphiste dans un quartier séparé, tout comme un officier?—R. Je ne puis répondre à cette question, parce que je ne connais pas grand-chose en installation radiotélégraphique.

*M. Low:*

D. Avez-vous dit que le coût global de l'installation d'un radiotéléphone est de \$500 à \$1,000?—R. De \$600 à \$1,000.

D. C'est le coût global?—R. De l'achat et de l'installation de l'appareil.

D. Quel est l'espace requis pour tout l'appareil?—R. Environ deux pieds de largeur par deux pieds de hauteur. C'est un appareil très compact. Les batteries ou la source d'énergie sont au-dessous, dans la chambre des machines. Mais il s'agit de l'appareil que vous installez dans le kiosque de la barre.

D. Si le présent article devient loi, continuerez-vous d'avoir votre installation radiotéléphonique? En aurez-vous encore besoin?—R. Aujourd'hui, nous ne pouvons nous passer du radiotéléphone. Nous ne pourrions le faire au point de vue économique.

D. Qui s'occupe des réparations? Vos patrons peuvent-ils les faire?—R. Le patron ou le mécanicien peuvent faire les réparations de moindre importance, comme remplacer les fusibles et autres choses de cette nature. Quant aux réparations mécaniques, elles ne peuvent être faites par l'équipage. Il y a des techniciens dans différents postes dispersés le long de la côte, comme Vancouver, Powell-River, Alert-Bay, Ocean-Falls, Victoria, Nanaimo et ainsi de suite. Si l'installation devient défectueuse, on est assez près d'un poste pour la faire réparer par un technicien.

Aujourd'hui, une installation radiotéléphonique ne demande que très peu de réparations. Un fusible saute et un membre de l'équipage le remplace. Il en est ainsi des lampes. C'est à peu près tout ce qu'on peut faire à bord. Les techniciens sont dispersés le long de la côte.

*M. Gibson:*

D. Lorsque vos bateaux quittent le port, vous n'êtes pas toujours au courant du genre de remorquage qu'ils feront, n'est-ce pas? Vous pouvez les envoyer faire tel remorquage, mais des circonstances peuvent survenir où ils auront à recueillir un train de bois ou quelque autre remorque de dimensions beaucoup plus considérables. Dans bien des cas, vous devez leur donner des directives par téléphone, n'est-ce pas?—R. C'est exact. Le téléphone est absolument indispensable au fonctionnement du bateau.

D. Il leur serait physiquement impossible d'être au courant après avoir quitté le port. Il leur faudra peut-être s'atteler à une remorque de 500 ou de 1,000 pieds de longueur.—R. Il nous arrive de perdre un bateau de vue pendant dix jours, alors qu'il a peut-être fait de 10 à 15 remorquages, et toutes les dépêches sont envoyées par radiotéléphone après que le bateau a quitté le port.

D. Alors, vous n'auriez pas le temps de faire passer un décret du conseil après le départ de votre bateau du port?—R. Non, assurément.

M. RILEY: Du reste, les bureaux du ministère des Transports pourraient être fermés au milieu de la nuit.

*M. Green:*

D. L'alinéa 3 du paragraphe 1 de l'article 2 du bill se rapporte au remorquage d'un autre navire d'une jauge brute de 500 tonneaux ou plus; et en outre de ces navires, il mentionne d'autres objets flottants, comme les radeaux de billes, je suppose. Jusqu'à quel point vos bateaux remorquent-ils des navires d'une jauge brute de 500 tonneaux ou plus?—R. Sur peut-être 400 barges utilisées sur la côte, je dois dire qu'au moins 10 p. 100 dépassent 500 tonneaux. Depuis la dernière guerre, les barges se font de plus en plus grandes. Sur la côte, il y en a même de 2,200 tonneaux, et il va sans dire qu'il y a les anciennes barges de 500 tonneaux.

D. Il y a environ quarante de ces barges sur la côte?—R. Environ 400 en tout.

M. APPLEWHAITE: Monsieur le président, je désire que M. Caton soit appelé de nouveau, afin que je puisse lui poser quelques questions sur le sujet.

L'hon. M. CHEVRIER: Nous pourrions terminer l'audition de ces témoins, puis, si c'est nécessaire, avoir la réponse de ceux du ministère. Si vous ne vous y opposez pas, monsieur Applewhaite, je désirerais connaître tous les avis que veulent donner les gens de la côte du Pacifique.

*M. Gibson:*

D. Les remorques de ces dimensions, soit de plus de 150 pieds, comprendraient les radeaux Davis et Gibson, n'est-ce pas?—R. A mon avis, elles comprendraient les radeaux Davis et Gibson, soit tout radeau de plus de 100 pieds.

D. Ils ont tous une longueur de plus de 150 pieds.—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: Si vous n'avez pas d'autres questions à poser, messieurs, nous allons appeler le capitaine J. M. Gillison.

Le capitaine J. M. Gillison, président du comité spécial de la *British Columbia Coastwise Operators Association*, est appelé.

Le TÉMOIN: Nous avons, dans le service de la côte de la Colombie-Britannique, environ 15 navires qui voyagent depuis Vancouver jusqu'à l'extrémité nord de l'île, et quelques-uns se rendent même à Skagway. Quelques-uns d'entr'eux sont munis du radiotélégraphe, mais tous ont le radiotéléphone et répondent d'emblée en général aux exigences du ministère autant que nous les connaissions. Le ministère m'a montré une carte d'après laquelle, si nous avons un radiotéléphone convenable, il ne serait pas nécessaire d'avoir le radiotélégraphe à bord, et cela à partir du nord de la ligne internationale jusqu'à l'extrémité nord de l'île. Cette proposition nous convient tout à fait. A partir de l'extrémité nord de l'île jusqu'à la frontière internationale, il nous faudra le radiotélégraphe. Nous ne croyons pas que ce soit nécessaire, mais nous sommes bien consentants à nous en tenir au *statu quo*, principalement parce que d'une façon ou d'une autre il nous faut le radiotélégraphe dans les limites internationales. A tout événement, nous continuerons d'utiliser le radiotélégraphe à partir de la frontière internationale jusqu'à Skagway. Pour ainsi dire, il n'y a plus de navire à passagers sur la côte ouest. Il y en a un petit qui transporte environ une demi-douzaine de passagers. S'il faut le radiotélégraphe sur ce navire, le transport des passagers disparaîtra pratiquement; il ne serait pas économique d'avoir le radiotélégraphe pour six passagers. D'abord, il faudrait une ou deux chambres pour loger les opérateurs, et alors nous ne pourrions transporter que trois ou quatre passagers, ce qui n'en vaudrait guère la peine. J'aimerais que le ministère borne ses exigences à l'extérieur de l'île, mais ce qu'il m'a offert jusqu'à présent nous convient tout à fait.

M. CARROLL: Vous voulez dire ce que le ministère offre maintenant par le présent bill?

Le TÉMOIN: M. Caton m'a montré une carte sur laquelle sont indiquées certaines régions où l'on croit qu'il ne serait pas nécessaire d'avoir une installation radiotélégraphique; c'est du côté est de l'île. Cette partie ressemble beaucoup au fleuve Saint-Laurent où, sauf erreur, vous n'avez pas besoin de radiotélégraphe. Nous voudrions être traités de la même manière.

M. GIBSON: Capitaine Gillison, vous ne parlez pas des remorqueurs maintenant, mais bien des navires à passagers, n'est-ce pas?

Le TÉMOIN: Je parle des navires à passagers, des cargos à passagers et des cargos. Actuellement, aucun cargo n'est muni du radiotélégraphe, mais tous ont le radiotéléphone, et nous considérons que c'est suffisant pour le moment.

M. CARROLL: N'y a-t-il pas certains endroits dans le nord de la Colombie-Britannique où le téléphone est plus ou moins inutile?

Une VOIX: Plus fort, s'il vous plaît. Nous ne sommes pas à une réunion de Quakers!

Le TÉMOIN: Effectivement, nous avons des navires qui vont jusqu'à Skagway, soit à 1,000 milles de Vancouver, et ceux de nos navires qui sont dans les environs de Vancouver peuvent communiquer avec eux chaque nuit sans difficulté aucune; mais même avec la radiotélégraphie, il y a des régions où la réception n'est pas trop bonne. Je comprends que cela s'applique aussi à la radiotélégraphie mais, à tout prendre, le radiotéléphone est très efficace. Tout récemment, et depuis la dernière visite de M. Caton sur la côte, nous avons enlevé les appareils plus petits à la demande du ministère et les avons remplacés par des récepteurs non syntonisables. Nous en avons augmenté la puissance de 40 à 75. Il s'agit du huitième canal. Nous pouvons capter les messages de 2182 ou de Vancouver ou, au nord, des navires américains, des postes américains du littoral, de même que les messages de navire à navire

américains ou canadiens, et aussi, dans certains cas, ceux des bateaux de pêche. Nous croyons donc avoir une très bonne liaison dans la région.

M. RILEY: Capitaine Gillison, quelle a été...

M. HERRIDGE: Plus fort, s'il vous plait. Ce n'est pas un tête-à-tête.

L'hon. M. CHEVRIER: Ni un cul-de-sac.

M. RILEY: Qu'en est-il des ennuis causés par l'arrêt des appareils de radiotéléphone?

Le TÉMOIN: Nous n'avons eu que très peu d'ennuis de cette nature. Il y a toujours quelqu'un à bord capable de faire les réparations. Avec les appareils récents, les défauts de moindre importance semblent être très rares. Nous n'avons pas eu d'ennuis.

M. CAVERS: On nous a appris ce matin qu'en service international un navire qui quitte Vancouver en direction de Seattle ou de Tacoma serait obligé d'être muni du radiotélégraphe. Alors, ne trouvez-vous pas qu'un navire qui quitte le nord de l'île en direction du nord devrait être aussi obligé d'avoir cette installation?

Le TÉMOIN: J'ai dit que le ministère avait proposé qu'au nord de l'île, y compris Rivers-Inlet, le radiotélégraphe soit requis. C'est tout à fait raisonnable. Nous continuerons d'appliquer ce programme en ce qui concerne les navires à passagers, mais non pas les navires de charge.

M. Green:

D. Capitaine Gillison, vous êtes à l'emploi du Pacifique-Canadien?—R. Oui, monsieur.

D. En vertu des règlements actuels, il faut un radiotélégraphiste sur vos navires à passagers sur toute la route à partir de Vancouver, n'est-ce pas?—R. Tous nos plus gros navires à passagers ont un opérateur à bord, et il en est ainsi pour les navires du National-Canadien et de l'*Union Steamships*. Je crois que ces opérateurs ne remplissent que des fonctions de radiotélégraphiste.

D. Maintenant, vous demandez un changement afin de ne pas être obligés d'avoir un opérateur, excepté au delà de l'extrémité nord de l'île de Vancouver?—R. Non, monsieur; les trois compagnies,—le Pacifique-Canadien, le National-Canadien, l'*Union Steamships*,—les seules à exploiter des navires à passagers dans cette région, sont bien consentantes à avoir des opérateurs pendant les années qui vont suivre du moins. Elles ne désirent pas de changement. Mais à l'est de l'île, soit au sud de l'extrémité nord de l'île de Vancouver, nous voudrions qu'on nous dispense du radiotélégraphe et le remplace par le radiotéléphone, parce que nous avons le radiotéléphone sur tous nos navires actuellement.

D. Cela soulève la question des navires à passagers qui est bien différente de celle d'un bateau qui remorque des radeaux de billes.

L'hon. M. CHEVRIER: Quant à moi, on n'a aucunement l'intention de modifier le présent article, et je ne sais pas que nous allons en modifier un, mais il a été établi, et j'espère qu'on ne fera aucun effort pour le modifier.

M. Green:

D. Je suis de votre avis, monsieur le ministre. Je crois que ceux qui voyagent sur la côte ont au moins le droit d'avoir la protection du radiotélégraphe. Par exemple, Ripple-Rock est au sud de l'extrémité nord de l'île de Vancouver, et c'est un des endroits les plus dangereux de la côte du Pacifique, n'est-ce pas?—R. C'est vrai, mais je ne crois pas que le radiotélégraphe serait d'une grande utilité dans les environs de Ripple-Rock. Tout ce qui pourrait survenir se produirait d'une façon terriblement soudaine. Il faudrait procéder avec

grande célérité au sauvetage, et les instructions devraient être données par radiotéléphone. Le capitaine, ou un de ses officiers, se ruerait sur le téléphone pour appeler les différents navires du voisinage. Quant au radiotélégraphe, le message devrait être transmis jusqu'à Vancouver, et seuls les navires pourvus du radiotélégraphe pourraient y répondre.

D. A tout événement, vous avez le radiotéléphone?—R. Oh! oui. Nous l'avons amélioré depuis quelques années, et nous sommes bien au delà des exigences du ministère à cet égard.

D. Mais actuellement, vous n'avez pas d'officier spécial à qui la tâche est assignée?—R. Tout officier qui est sur le pont doit y voir. Nous avons instruit plusieurs officiers, surtout pour les navires qui vont dans le nord. Il y a toujours deux officiers sur le pont. Un doit répondre au téléphone et ne pas faire autre chose.

D. Oui, mais il est requis de faire ce travail?—R. Oui, tous les officiers peuvent le faire.

D. Mais il n'y a personne dont l'unique travail consiste à s'occuper du radiotéléphone?—R. Parlez-vous de l'entretien?

L'hon. M. CHEVRIER: Du fonctionnement.

M. CAVERS: N'importe qui sur le pont doit y répondre?

Le TÉMOIN: N'importe quel officier sur le pont répond et parle au téléphone, ou fait tout ce qui est requis.

L'hon. M. CHEVRIER: Doit-il être continuellement à l'écoute?

Le TÉMOIN: Il a ordre de se tenir continuellement à l'écoute.

*M. Green:*

D. Vous dites que le radiotélégraphe n'est pas nécessaire sur la côte ouest de l'île de Vancouver?—R. Je ne dis pas cela. Il appartient au ministère de décider. Nous n'avons actuellement que des navires de charge qui circulent sur la côte ouest, mais nous songeons à affecter un petit navire au transport des passagers d'une île à une autre, pas nécessairement de Victoria, tout le long de la côte, parce que la majeure partie de ce transport se fait par avion, mais des mineurs et des pêcheurs qui vont d'une île à l'autre nous demandent des places, soit un voyage d'environ une heure. Ils ne peuvent se rendre en avion dans cette région. Nous avons pensé à établir un service de passagers dans ces eaux en dehors de l'île.

D. Combien de passagers ce bateau-là pourrait-il transporter?—R. Nous avons pensé à six ou douze, un petit nombre. Ce seront des passagers de jour, et non pas de nuit.

D. Il ne transportera que huit passagers?—R. Environ. Il n'a pas même encore été décidé si nous transporterions des passagers.

D. Vous pourriez n'avoir qu'une chaloupe à moteur?

*L'hon. M. Chevrier:*

D. Quelle est votre attitude ici? Appuyez-vous celle prise par M. Bird?—R. M. Bird est à la fois conseil des deux compagnies de cabotage que je représente, et...

D. Sauf erreur, vous ne vous opposez pas à l'abolition du paragraphe 3 de la page 3. Prenez-vous la même attitude que lui?—R. Pouvez-vous vous étendre sur ce point?

D. Le paragraphe 3 prévoit une installation radiotélégraphique sur des navires dont la jauge est de 500 tonneaux ou plus et qui entreprennent un voyage en dehors d'un port, et sur les navires dont la jauge brute est inférieure à 500 tonneaux opérant le remorquage d'un autre navire d'une jauge brute de 500 tonneaux.—R. Je préfère ne pas discuter le remorquage, parce que M. Lindsay s'en est occupé, et m'en tenir aux navires à passagers.

D. Alors, tirons la question au clair. Par conséquent, vous n'appuyez pas l'attitude prise par M. Bird. Vous allez plus loin et vous en prenez au paragraphe 2 qui oblige les navires à passagers à avoir le radiotélégraphe.—R. Nous préférons ne pas l'avoir sur un navire, mais nous y sommes obligés au sud et au nord de la ligne internationale, et nous sommes pour qu'il en demeure ainsi au nord de l'île de Vancouver.

D. Et vous y êtes aussi obligés entre la ligne internationale et la côte aussi loin au nord qu'elle se prolonge.—R. C'est exact. De toute façon, il nous faut avoir le radiotélégraphe.

D. En vertu du présent amendement.—R. En vertu des règles internationales.

D. Je crois comprendre votre situation. D'après moi, vous vous opposez à l'application de l'article 2 à certains navires à passagers pour certains voyages.—R. Dans certaines limites, c'est-à-dire entre l'extrémité nord de l'île et la frontière internationale. A l'extrémité sud de l'île, nous voudrions être dispensé du radiotélégraphe et nous servir du radiotéléphone exclusivement.

D. Combien de navires de votre groupe seraient atteints par cet article?—R. Environ dix navires à passagers et peut-être 25 navires de charge.

D. Combien de ces 35 navires sont déjà visés par la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer?—R. Ils sont tous pourvus d'un radiotéléphone.

D. Et combien des 35 ont déjà le radiotéléphone?—R. Il y en a actuellement 15 pourvus du radiotélégraphe.

D. De sorte que 20 seraient atteints par la présente modification?—R. Plus ou moins. Ces navires se rendent parfois jusqu'en Alaska et, dans ce cas, il leur faut le radiotélégraphe. Dans d'autres cas, ils peuvent voyager dans la région plus rapprochée pendant des mois de suite, et nous considérons qu'il n'est pas nécessaire alors d'avoir un opérateur à bord. Par exemple, nous avons un navire, le *Princess Nanaimo*, qui fait la navette deux ou trois fois par jour entre Vancouver et Nanaimo. Sur ce navire, nous avons un appareil de 75 watts, à 8 canaux, qui est non accordable, de sorte que les officiers ne peuvent écouter aucune émission et ne peuvent commettre l'erreur de le syntoniser sur le canal de la radio et, en plus, nous avons un appareil F.M. dont les passagers peuvent se servir pour appeler quelqu'un à Vancouver. C'est un appareil en double, de sorte que nous avons deux appareils à bord, et nous en avons commandé cinq autres.

M. Green:

D. Combien de passagers ce navire transporte-t-il?—R. 2,000.

D. Et vous voulez ne pas avoir d'opérateur à bord du navire?—R. Actuellement, nous sommes obligés d'avoir un appareil mixte. Nous ne nous en sommes presque pas servi, si ce n'est parfois pour signaler le temps de l'arrivée. Le reste du temps, nous utilisons le radiotéléphone.

D. Et bien souvent vous avez un épais brouillard?—R. Oui.

D. Et il y a un trafic considérable?—R. Oui, assez considérable.

M. APPLEWHAITE: Puis-je poser une couple de questions au ministre?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

M. APPLEWHAITE: L'article 2 du bill. Le paragraphe 1 de l'article 2 du bill établit le paragraphe 2 de l'article 406. Le numérotage est quelque peu compliqué. Là où je veux en venir est ceci: près du haut de la page 4, nous avons le paragraphe 4 qui renvoie au paragraphe 1 de cet article qui est le paragraphe 2 de l'article 406. En d'autres termes et si la présente loi est

adoptée, ai-je raison de croire qu'elle ne s'appliquera pas aux eaux côtières tant que le gouverneur en conseil n'aura pas publié une proclamation à cette fin?

L'hon. M. CHEVRIER: C'est exact.

M. APPLEWHAITE: C'est le contraire de l'article que nous avons étudié ce matin. Ce n'est pas une question d'exemption. Il faudra une proclamation pour le mettre en vigueur après l'adoption de la loi.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est pour donner le temps d'établir des règlements.

M. Gibson:

D. Capitaine Gillison, avez-vous déjà eu un manque de communications sur les navires à passagers de la côte du Pacifique?—R. Par radiotéléphone?

D. Non, je parle de communications.—R. Non; peut-être faites-vous allusion au cas du *Kathleen*.

D. Non, je n'y fais pas allusion.—R. Je ne me souviens pas d'un autre cas.

D. Je vais vous rafraîchir la mémoire. Vous souvenez-vous du *Tees* qui utilisait les ports de la côte ouest?—R. Oui.

D. Une fois, il a été perdu pendant dix jours.—R. Oui, je le crois.

D. Par suite de cela, tous les navires au Canada ont dû se pourvoir de canots de sauvetage à moteur, n'est-ce pas?—R. Ils n'en sont pas tous pourvus actuellement.

D. J'avais compris qu'ils s'en étaient pourvus. Sauf erreur, il y avait une installation radiotélégraphique sur le *Tees*.—R. Il y a longtemps de cela.

D. Pas si longtemps, d'après moi.—R. La radiotéléphonie et la radiotélégraphie ont réalisé d'énormes progrès au cours des cinq dernières années. Ainsi, par exemple, même il y a sept ans, quelques-uns de nos navires n'étaient pas pourvus du radiotéléphone et n'étaient pas obligés de l'avoir, mais nous nous avons installé ce qu'il y avait de mieux sur ces navires.

D. Mais le *Tees* n'avait que la radiotélégraphie?—R. Je ne suis pas tout à fait certain, mais à cause de ces divers accidents nous avons amélioré les choses autant que nous avons pu.

M. Green:

D. Nombre de navires de charge dont les patrons sont de langue étrangère entrent dans le port de Vancouver. Ainsi, il y en a des norvégiens, des grecs, des japonais et autres. Est-ce qu'ils sont pourvus du radiotéléphone?—R. Non. S'ils sont dans l'embarras, ils lancent un S.O.S. par sans-fil ordinaire, je suppose, et le message nous est transmis par téléphone.

D. Si votre *Princess Nanaimo* se trouvait dans les parages, le radiotélégraphe ne serait-il pas beaucoup plus efficace que le radiotéléphone?—R. J'en doute beaucoup. Il est trop lent. Avec le radiotélégraphe, quelqu'un doit s'arrêter à écrire un message, et cela prend du temps. Après avoir écrit le message, il doit aller le porter au télégraphiste et tous deux établissent les frais. Finalement, le message est envoyé. Celui qui le reçoit doit l'écrire sur une formule et le remettre au patron. S'ils avaient le téléphone, comme nous l'avons tous, le message serait expédié en un rien de temps.

D. Mais seuls les navires locaux ont le téléphone. Les gros navires de charge ne l'ont pas.—R. Je ne suis pas certain. Quelques-uns l'ont; d'autres ne l'ont pas.

D. Ils sont tout le temps dans le port, en dehors du port et dans le golfe?—R. Il existe un canal international qu'ils utilisent tout le temps.

D. Et ils vont jusqu'à l'extrémité nord de l'île?—R. Oui, monsieur.

D. Et, en bonne partie, ils suivent les mêmes routes que vos navires à passagers.—R. La majorité se dirigent tout droit en dehors de l'île. Ils n'aiment pas à voyager dans le passage intérieur.

D. Il y en a qui le font?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser? Je demande à M. S. D. Clarke, gérant général de la *Clarke Steamship Company Limited*, de s'approcher.

**M. S. D. Clarke, gérant général de la *Clarke Steamship Company Limited*, Montréal, est appelé:**

Le TÉMOIN: Je me nomme S. D. Clarke, et je suis le gérant général de la *Clarke Steamship Company Limited*, de Montréal. Je représente notre propre compagnie, et j'ai été aussi autorisé par M. Léopold Langlois à le représenter; il représente les propriétaires de goélettes fonctionnant sur le Saint-Laurent. Pour ce qui est du bill, nous l'approuvons dans la mesure où il rend applicable aux navires canadiens la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. D'autre part, nous sommes aussi d'avis qu'il faut prendre des précautions supplémentaires pour protéger les navires canadiens qui circulent dans les eaux côtières, c'est-à-dire des précautions en plus de celles des exigences internationales; c'est ce qui semble être l'objet du bill.

Le seul endroit où nous semblons différer d'opinion consiste dans la méthode ou le moyen d'atteindre cette sauvegarde, mais les règlements pourront plus tard aplanir cette difficulté. A mon avis, on veut assurer la sauvegarde à l'aide du radiotélégraphe à clef, mais nous croyons qu'on peut l'assurer en utilisant le radiotéléphone.

Notre expérience porte sur le radiotéléphone. Il n'existe actuellement aucun règlement qui nous trace notre ligne de conduite. Autrefois, il nous fallait utiliser le télégraphe lorsque nous le jugions nécessaire; tout cela a été aboli, et nos navires emploient maintenant le radiotéléphone.

Je crois que M. Bird et les autres témoins de cet après-midi ont très bien démontré les avantages du radiotéléphone.

Cependant, il y a deux points que je désire souligner. On a déjà parlé du premier, soit du temps qu'il faut pour transmettre un message par radiotélégraphe. Le capitaine est sur le pont et il essaie de trouver ce qui se passe; ou, encore, son navire est venu en collision avec un autre et il essaie de lire un message sur le pont qui est dans l'obscurité afin de permettre de voir d'autres navires. Il lit le message et le transmet à un autre qui se précipite vers la cabine de la radio. Ce message peut être transmis par téléphone entre le pont et la cabine. C'est une autre méthode mais, à tout événement, il doit communiquer avec un autre homme, l'opérateur du télégraphe, qui peut comprendre bien ou mal le message. L'opérateur transmet le message par télégraphe. L'opérateur d'un autre navire ou d'un poste du littoral doit recevoir ce message en code international, le déchiffrer et le transmettre au patron du navire. Cela prend beaucoup de temps. Notre compagnie possède des navires à passagers qui circulent dans le golfe. Il y a déjà eu une collision dans la brume et on l'a attribuée au fait que les navires étaient pourvus du radiotélégraphe et, subséquemment, tous les navires ont été pourvus du radiotéléphone de même que du radiotélégraphe. On a cru que le seul moyen rapide de transmettre un message est le radiotéléphone.

Le second point que je désire souligner est que nous considérons tous les navires à passagers comme étant de la dimension du *Queen Mary* ou du *New Amsterdam*. Il ne faut pas oublier qu'en vertu de la loi internationale un navire à passagers en est un qui transporte plus de 12 personnes et qu'en vertu de la loi canadienne le navire à passagers en est un qui transporte plus d'une personne. Ce navire peut être de faible dimension et convenir à ses fins, mais il ne serait pas approprié pour faire un voyage en Angleterre.

Nous avons un navire de 200 pieds de longueur faisant le service dans les eaux internationales et sur lequel il fallait une installation radiotélé-

graphique. L'installation ne devait avoir qu'un rayonnement de 100 milles pour répondre aux exigences internationales, et la compagnie *Canadian Marconi*, qui s'y connaît, a eu grand peine à faire l'installation sur le navire.

Je ne suis pas technicien, mais je sais que la compagnie a eu de la difficulté à se procurer le genre nécessaire d'installation pour ce navire qui était très bas. Elle ne pouvait installer une haute et longue antenne, et elle a eu de la misère à satisfaire aux exigences.

Nous n'avons pas eu de difficulté à obtenir un rayonnement de 100 à 200 milles avec un radiotéléphone d'une puissance beaucoup moins considérable. Je ne suis pas sûr, mais il me semble que la radiotélégraphie peut être installée sur des navires de moins de 200 pieds. Je sais qu'ils peuvent être pourvus de la radiotéléphonie, il s'agit simplement de se conformer à la loi.

Nous ne devons pas oublier aussi que quelques-uns de ces navires à passagers ne sont en réalité que de petits traversiers. Si la loi est appliquée à la lettre, bien que, comme je l'ai dit, elle puisse être modifiée par règlement, il faudra que les traversiers en service à l'embouchure du Saguenay soient pourvus du radiotélégraphe, ce que je ne crois pas nécessaire. Il est possible qu'ils devraient avoir le radiotéléphone.

Nous sommes tout à fait pour le renforcement de la loi. Nous avons installé le radiotéléphone sur nos navires. Nous croyons que cet aspect devrait être étudié et que tous les navires devraient être pourvus du radiotéléphone.

Je ne crois pas avoir grand chose à ajouter. C'est réellement la méthode d'assurer la sécurité qui nous intéresse.

*L'hon. M. Chevrier:*

D. La méthode dont le ministère des Transports applique les règlements sur la côte nord ne vous a jamais causé trop d'ennuis?—R. Non, monsieur le ministre. Nous avons toujours été capables de nous rencontrer et de discuter la question.

D. En somme, je vois que vous ne vous opposez pas au paragraphe 2.—R. Je crois que ce paragraphe 2 a été mentionné auparavant et que le paragraphe 4 à la page 4 s'appliquerait. Je suppose qu'il peut être appliqué à certaines régions qui en ont besoin.

D. Oui, c'est bien l'intention du ministère.—R. Si vous me le permettez, j'ai une seule chose à dire et au sujet de la sauvegarde de la vie. Il ne faudrait pas dire que la loi ne s'appliquera pas dans une certaine région. Je crois que la loi devrait indiquer que la radiotélégraphie n'est pas obligatoire, mais que le radiotéléphone l'est.

D. Je suis tout à fait de cet avis. Il s'agit de prévenir les accidents autant que possible et de rendre plus faciles les communications avec le bureau chef en cas de collision ou d'urgence. Nous vous savons gré de votre témoignage.

M. GIBSON: Monsieur le président, en avez-vous fini avec les témoins de l'extérieur?

Le PRÉSIDENT: Il en reste un autre. Nous allons appeler M. Peter Wright, avocat de la *Dominion Marine Association*.

**M. Peter Wright, avocat de la *Dominion Marine Association*, est appelé:**

Le TÉMOIN: Monsieur le président et messieurs, je me nomme Peter Wright et je suis l'avocat de la *Dominion Marine Association* qui, elle-même, est une association des *Canadian Lake Ship Owners*. L'association comprend environ 25 propriétaires de navires. Ils possèdent environ 200 navires, qui varient de plus de 1,000 tonneaux à un peu plus de 13,000, et ont environ 75 p. 100 des navires canadiens sur les Grands lacs. Je dois dire que c'est cette association qui a récemment dirigé des cours à Toronto pour la formation d'opérateurs de radiotéléphonie. Je crois qu'il est à propos de dire ici que cette

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

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

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

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

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

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

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

C'est une modification importante, et je désire y revenir plus tard. Je dois aussi faire remarquer que l'alinéa c) du présent article 406 et qui est le dernier du commentaire vis-à-vis de la page 3 se lit comme suit:

Le présent paragraphe ne s'applique pas aux navires à vapeur naviguant sur les rivières du Canada, y compris le fleuve Saint-Laurent vers la mer jusqu'à une ligne tirée entre la Pointe-au-Père et la Pointe-Orient, ou sur les lacs du Canada autres que les lacs Ontario, Érié, Supérieur, Huron et la Baie-Georgienne.

Maintenant, je souligne que cet alinéa a été biffé du bill dont vous êtes saisis, et je dois faire remarquer que les navires de plus de 5,000 tonneaux naviguant sur les lacs, sont visés par le décret du conseil C.P. 1087, du 22 avril 1948, qui exempte les cargos immatriculés au Canada et d'une jauge brute de 5,000 tonneaux ou plus qui entreprennent un voyage de plus de 200 milles sur les Grands lacs. Ainsi, avant que le bill soit adopté, tous les navires qui sillonnent les Grands lacs et ceux qui voyagent dans le bas du Saint-Laurent ne sont pas atteints. Et ils sont utilisés normalement dans ce commerce dans des voyages internationaux.

Je désire aussi parler du traité et faire remarquer que dans le traité la distinction entre les Grands lacs et les autres eaux se fait à l'issue inférieure du canal de Lachine. Les Grands lacs signifient tous les grands lacs qui sont reliés, de même que les eaux tributaires et le fleuve Saint-Laurent jusqu'à l'issue inférieure du canal de Lachine au pont Victoria à Montréal. Et, comme je vas vous le démontrer, il existe une distinction semblable dans la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1948. Cette distinction ne découle pas du fait qu'il est plus sûr de naviguer d'un côté de la ligne ou de l'autre, mais de ce que les règles de la navigation en amont de l'issue inférieure du canal de Lachine sont différentes de celles du fleuve Saint-Laurent et de la haute mer. Je comprends que c'est la raison pour laquelle on en est venu à faire cette distinction particulière dans une bonne partie de la législation.

Je désire faire remarquer en outre que le traité oblige, tant au Canada qu'aux États-Unis, à avoir en tout temps une communication radiotéléphonique efficace sur les Grands lacs tels qu'ils sont définis. Et c'est à cette fin qu'il y a au haut de la page 4 du bill une disposition portant que "le gouverneur en conseil peut par règlement, dans la mesure et aux conditions qu'il lui est loisible de prescrire, stipuler que tout navire naviguant sur les Grands lacs ou sur le fleuve Saint-Laurent en amont de l'issue inférieure du canal de Lachine et du pont Victoria à Montréal sera muni d'une installation radiotéléphonique". Il n'y a pas de "peut". Ce n'est pas une disposition facultative. Voilà comment le problème de la sauvegarde de la vie est résolu sur les navires des lacs et, par conséquent, lorsque nous examinons le paragraphe 3 à la page 3 et constatons qu'il est nécessaire d'avoir une installation de radio pour se conformer aux dispositions de la Convention pour la sauvegarde de la vie sur les navires pourvus d'une installation radiotélégraphique, nous nous demandons pourquoi? Quelle en est la raison? Assurément, le traité, qui a été négocié exactement dans ce but, a disposé du problème autant qu'il s'agit des Grands lacs, et l'application de l'article 3 aux lacs n'est pas nécessaire.

Je désire ajouter quelques mots au sujet des dispositions de la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1948, dispositions que le Parlement a étudiées et annexées en 1950 à la loi sur la marine marchande du Canada.

Sous les dispositions générales de la convention, voici ce qui est dit à la règle 1: sauf disposition expresse contraire, le présent règlement s'applique uniquement aux navires effectuant des voyages internationaux. Puis la règle

définit un voyage international comme un voyage entre un pays auquel s'applique la présente convention et un port situé en dehors de ce pays. Je crois qu'il est bien évident que les termes de la convention de 1948 n'atteignent pas les propriétaires de navires circulant sur les Grands lacs. La règle 3 éclaircit le cas davantage:

Nonobstant toute disposition des présentes règles, aucune de leurs stipulations ne doit s'appliquer aux navires circulant uniquement sur les Grands lacs de l'Amérique du Nord, et sur les eaux qui les relient entre eux, ou en sont tributaires, limitées à l'est, par le débouché du canal Lachine à Montréal, dans la province de Québec.

Et il existe une disposition d'exemption en vertu du règlement 4. J'ai parlé de ces traités brièvement afin d'établir mon point de vue, soit: en vertu desdits traités le Canada n'est pas obligé de faire plus qu'il ne fait actuellement.

M. CARROLL: Quelle est alors l'objection que vous voyez au bill en ce qui concerne les Grands lacs actuellement? Y a-t-il un changement quelconque?

L'hon. M. CHEVRIER: Si je vous comprends bien, vous n'y voyez pas d'objection?

Le TÉMOIN: Non, je ne m'oppose pas à l'application du traité, mais s'il doit être appliqué, il semble curieux que, aux termes du même bill, la radiotélégraphie soit la règle fondamentale et qu'il faille demander une exemption pour le radiotéléphone.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois pouvoir vous en expliquer la raison, mais je ne sais pas si elle va vous donner satisfaction. D'après moi, l'exemption concernant les navires des Grands lacs a été adoptée par un échange de notes entre le Canada et les États-Unis, ou par une entente entre les deux pays. Je crois que le radiotéléphone donne peut-être plus de satisfaction sur les Grands lacs que dans un voyage international. Sauf erreur, la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer exige la radiotélégraphie, et lorsque vous quittez le pont Victoria et entrez dans le Saint-Laurent qui s'élargit jusqu'au golfe, il s'agit à vrai dire et dans quelques cas d'un voyage en mer, alors que le radiotéléphone ne fonctionne pas d'une manière aussi satisfaisante. Mais la radiotélégraphie fonctionne d'une manière satisfaisante. Il me semble que c'est l'explication que nos gens nous donnent.

Je sais que vous prêchez contre cela, mais je comprends que vous êtes tout à fait satisfait de la conclusion qui se rapporte à l'emploi du radiotéléphone sur les Grands lacs. Vous n'y voyez pas d'objection, mais vous vous opposez à l'installation obligatoire de la radiotélégraphie à l'est du pont Victoria.

Le TÉMOIN: Et aussi au fait que la législation actuelle l'exige sur les Grands lacs, à moins de l'obtention d'un certificat d'exemption.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois avoir répondu à cela. A la suite d'une entente avec les États-Unis, nous sommes tenus de voir à ce que l'installation du radiotéléphone soit obligatoire et à ne pas accorder d'exemption dans ce cas.

Le TÉMOIN: Je ne le conteste pas, mais je dis cependant que le paragraphe 3 du bill est contraire à l'esprit de l'engagement contracté par le Canada et les États-Unis à l'égard des Grands lacs, parce qu'il y est dit que tous les bateaux et tous les navires d'une jauge brute de 500 tonneaux devront être pourvus de radiotélégraphie.

L'hon. M. CHEVRIER: M. Matthews me dit qu'on n'a pas du tout l'intention d'appliquer ce paragraphe aux Grands lacs, mais d'atteindre ces gens de la

côte ouest,—je ne devrais peut-être pas employer le mot “atteindre”—, mais de les inclure afin que le remorquage soit compris dans cet article.

Le TÉMOIN: L'une ou l'autre des propositions que nous avons faites nous donnerait satisfaction, mais peu importe l'intention qu'on a, il me semble que si le bill est adopté, les propriétaires de navires des lacs devront demander un certificat d'exemption en vertu du paragraphe 4, parce que le bill oblige à avoir la radiotélégraphie. Le bill ne fait pas d'exception, et c'est un des sujets mentionnés dans le résumé que j'ai soumis au Comité.

Je voudrais que la loi énonce qu'elle ne s'applique pas aux Grands lacs, au lieu d'énoncer que le radiotélégraphe est absolument nécessaire. Ensuite, si le gouverneur en conseil décide d'exempter des navires, très bien. Mais lorsque le Parlement étudie une question soumise à des ententes internationales, il devrait y songer sérieusement avant de promulguer une législation contraire, même s'il se sert du moyen des décrets du conseil pour s'ouvrir la porte.

M. STUART: N'est-il pas vrai que, d'après vous, le gros ennui du bill est qu'il va falloir former des opérateurs, alors que le radiotéléphone est tellement simple que n'importe qui peut s'en servir?

Le TÉMOIN: Non, voici ce que je pense, et je le dis respectueusement. Il me semble que le Parlement, dans une question de cette nature, devrait s'occuper de ce dont il faut s'occuper.

L'hon. M. CHEVRIER: Ne pensez-vous pas, monsieur Wright, qu'il vaut mieux laisser la chose entre nos mains?

Le TÉMOIN: Je le soumets respectueusement.

L'hon. M. CHEVRIER: Je le sais.

Le TÉMOIN: Voici: je ne me souviens d'aucune panne ou d'aucun accident. Je ne connais rien qui demande ce remède. Il n'y a rien à corriger.

*L'hon. M. Chevrier:*

D. Je vais vous citer une chose à laquelle il faudrait remédier. Je fais chaque année un voyage sur la rive nord du Saint-Laurent et, parfois, sur la rive sud. J'ai l'occasion de téléphoner souvent, et je puis vous dire qu'à une distance de 100 milles le service est tout simplement terrible. Et je ne suis pas le seul à le dire. Il y a des fonctionnaires du gouvernement qui sont ici et qui peuvent le prouver. Alors que j'étais en bas de l'île d'Orléans, j'ai essayé de parler à quelqu'un qui se trouvait aussi près que sur l'île d'Anticosti, mais je ne comprenais rien. Cependant, la température était parfaite. Si on peut se servir du téléphone sur une distance de 200 milles, ce doit être sur la côte ouest. Je n'ai pas essayé le téléphone dans cette partie du pays, et je n'essaierai pas d'en douter. Mais j'en doute certainement en ce qui concerne la rive nord du Saint-Laurent, parce que je sais ce qui m'est arrivé à différentes reprises.—R. Je suis tout à fait de votre avis, monsieur le ministre, parce que le voisinage d'Anticosti est un cas bien spécial au Canada. Il y a un cas semblable au lac Supérieur, mais je dois faire remarquer respectueusement qu'on y fait un commerce énorme d'une façon tout à fait satisfaisante. Je comprends les ennuis du ministre, mais je ne connais pas et n'ai pas entendu parler de cas où il a été question de sauvegarde de la vie humaine dans ces eaux.

D. Combien de navires seraient atteints par la modification? On ne construit pas de bateaux de canal actuellement. Combien de ces bateaux naviguent à l'est du pont Victoria?—R. Pouvez-vous nous en donner une idée, monsieur Donald?

M. DONALD: Environ 25 seraient atteints.

L'hon. M. CHEVRIER: Je vous remercie. Sur 200, ce n'est pas un nombre très considérable.

M. GREEN: Qu'en sera-t-il si la canalisation du Saint-Laurent a lieu et que les océaniques commencent à remonter jusqu'aux Grands lacs?

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que ce serait une question tout à fait différente. La modification aurait quelque effet.

Le TÉMOIN: Il m'est absolument impossible de prédire ce que sera le trafic.

M. GREEN: Toute la question serait atteinte, n'est-ce pas?

L'hon. M. CHEVRIER: Je le crois. Il nous faudra l'étudier de nouveau dans le temps, mais comme la canalisation ne sera pas terminée avant cinq ou six ans après que le projet aura été finalement adopté, nous croyons que, dans l'intervalle, les présentes modifications devraient être apportées.

Le TÉMOIN: Je veux dire un mot des difficultés d'ordre pratique en ce qui concerne les bateaux de canal. Ils sont relativement vieux et ont été construits avant les exigences actuelles, en fait d'équipage, et je crois pouvoir dire en toute confiance qu'ils ne peuvent loger un équipage additionnel, pas plus que les remorqueurs dont il a été question ce matin. La difficulté d'ordre pratique sera très considérable s'il est absolument nécessaire d'y aménager des locaux. Il est évident que le bateau devra ou être modifié ou retiré. Et ce n'est pas une chose qui peut se faire promptement, facilement, efficacement ou à bon marché.

M. CAVERS: Monsieur Wright, jusqu'à quelle distance la radiotéléphonie est-elle bien entendue dans le bas du Saint-Laurent. Le ministre nous a dit qu'il avait éprouvé de la difficulté à cette endroit. Jusqu'à quelle distance la réception est-elle bonne?

Le TÉMOIN: Je regrette, mais je ne suis pas en mesure de le dire.

M. STUART: Je crois que dans une large mesure, la réponse à cette question est la suivante: comme je l'ai expliqué ce matin, vous trouverez un navire pourvu du radiotélégraphe contre 50 pourvus du radiotéléphone; et, pendant la saison de navigation, il est bien ordinaire de trouver des navires ainsi pourvus dans un rayon de 100 milles, alors que vous n'en trouverez pas un muni du radiotélégraphe. Et je parle par expérience. Il n'y a aucun doute que sur la côte est, le radiotéléphone est la réponse au problème.

Le TÉMOIN: Messieurs, je désire simplement attirer votre attention sur le paragraphe 5 du résumé. Nous proposons cinq moyens de nous donner satisfaction, s'il est jugé à propos de le faire. Le premier est de substituer aux mots "cinq cents" dans le paragraphe 3, les mots "cinq mille", ce qui, comme je vous l'ai expliqué, nous laisserait dans le *statu quo*; b) rayer le paragraphe 3; c) conserver la substance de l'alinéa c) du paragraphe 2 de la loi primitive comme disposition conditionnelle du paragraphe 3, se lisant comme suit:

Le présent paragraphe ne s'applique pas aux navires naviguant sur les rivières et les lacs du Canada, y compris les Grands lacs et le fleuve Saint-Laurent et le Golfe aussi loin vers la mer que la côte occidentale de Terre-Neuve.

J'ai choisi cet endroit, parce que c'est le plus loin où les bateaux se rendent maintenant; b) substituer aux mots "en dehors d'un port", au paragraphe 3, les mots "qui entreprennent un voyage international"; définir plus exactement au paragraphe 3 les navires visés, chacun se demandera s'il est visé. Je soumets respectueusement que la dernière proposition offre une solution raisonnable. Il y a un autre point que je désire souligner. Je ne suis pas en mesure de le traiter longuement, mais je crois que, vu les traités internationaux actuels, si nous rendons plus lourdes pour les navires canadiens les conditions à remplir en vertu de la loi de la marine marchande du Canada, cela permettra aux navires américains de naviguer dans ces eaux sans une partie de l'équipement que nous exigerions de nos navires.

L'hon. M. CHEVRIER: Monsieur le président, il est maintenant six heures moins quart, et il semble que nous ne pourrions pas terminer ce soir. Au sujet des observations de M. Bird, il se peut que ceux qui représentent la *British Columbia Towboat Association* aient raison, et je désirerais étudier la question d'ici à 11 heures demain matin, afin de savoir si, oui ou non, une modification pourrait répondre à la situation. Il se peut fort bien qu'il en soit ainsi. J'ai aussi écouté attentivement les remarques du capitaine Gillison, et je vous dis respectueusement, monsieur, que je suis pas prêt à amender cet article de façon à ce que les navires à passagers sur la côte ouest ne soient munis que du radiotéléphone. Je crois que la modification a été établie en vue de sauvegarder la vie humaine en mer, et il a aussi été assez soigneusement étudié par le comité il y a environ deux ans, alors que j'ai dit que nous examinerions la question pour voir si nous pouvions donner suite aux observations qui nous étaient faites dans le temps. Cependant, je ne suis pas intransigeant. Nous pouvons peut-être examiner la question, mais je ne me sens pas bien disposé de ce côté. Puis il y a l'exposé que M. Peter Wright a si habilement présenté au nom de la *Dominion Marine Association*. Je crois que sa position ne souffre en rien de ce que 20 navires sont atteints actuellement et que tous naviguent à l'est du pont Victoria. Ils peuvent être protégés par une exemption. Toutefois, je le répète, je ne veux pas être intransigeant. Que l'avocat du ministère, M. Matthews, et ses associés se rencontrent avec M. Bird, M. Wright et le capitaine Gillison et voient si d'ici à 11 heures demain matin, il n'est pas possible de soumettre un amendement qui réponde aux demandes et satisfasse la plupart des membres du Comité.

Des VOIX: Très bien!

Le PRÉSIDENT: M. Gibson désire dire quelques mots.

M. GIBSON: Nous avons ici un témoin de grande valeur, un expert en communications et un avisé du ministère de la Défense nationale; il a été présent une bonne partie du temps. Vous aimeriez peut-être l'entendre. Il sera bref Monsieur Tupper.

M. TUPPER: Je ne crois pas que ce soit nécessaire, vu les dispositions qu'on vient de prendre.

L'hon. M. CHEVRIER: Je vous remercie beaucoup, monsieur, et je vous sais gré d'aider le conseiller juridique, si vous voulez nous faire profiter de votre expérience.

M. RILEY: Je suggère, monsieur le ministre, que lorsque M. Matthews et les représentants de la *West Coast Towboat Company* discuteront le sujet, ils abordent aussi la question d'exempter expressément les navires qui font le remorquage sur la côte de l'Atlantique. Ils ne sont pas très nombreux, mais le paragraphe 3 inquiète fort les propriétaires.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que toute concession faite à l'ouest devrait aussi s'appliquer à l'est, que ce soit par voie de législation ou d'exemption. Je ne sais pas, mais j'aimerais que la question fût étudiée.

M. RILEY: Ces gens préféreraient que l'exemption fût mentionnée expressément dans la loi. Cela les tirerait d'une grande inquiétude.

L'hon. M. CHEVRIER: Je vais demander à nos gens de ne pas l'oublier.

Le PRÉSIDENT: Très bien, messieurs, à 11 heures demain matin.

M. HERRIDGE: Puis-je poser une question? Les règlements concernant le radiotéléphone s'appliquent-ils aux eaux secondaires?

L'hon. M. CHEVRIER: Au lac Arrow.

M. MATTHEWS: Je pense qu'ils s'appliquent à toutes les eaux, mais non pas aux eaux secondaires. Ils s'appliquent certainement aux eaux intérieures, mais je ne crois pas que des navires de cette dimension puissent naviguer sur des eaux secondaires.

## TÉMOIGNAGES

31 mars 1953.

11 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre et je crois que le ministre a quelque chose à nous communiquer.

L'hon. M. CHEVRIER: Monsieur le président et messieurs, à la suite de la proposition faite hier soir, le conseiller juridique du ministère s'est abouché avec divers autres groupes. M. Matthews m'informe que certaines modifications seront présentées ce matin. Je les ai ici devant moi, et je comprends qu'elles ont l'approbation du conseiller.

Je propose que nous abordions le bill article par article. Lorsque nous arriverons à ces modifications, j'en donnerai lecture, et nous pourrions peut-être connaître la réaction des avocats qui représentent les diverses parties. Cela vous convient-il?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser sur l'article 1?

1. (1) Les alinéas a) à f) du paragraphe (1) de l'article 114 de la *Loi de la marine marchande du Canada, 1934*, chapitre 44 des Statuts de 1934 sont abrogés et remplacés par les suivants:

- "a) Si le navire à vapeur est un navire au long cours, d'une force de cent chevaux-vapeur nominaux ou plus lorsque l'appareil propulseur est constitué par des machines-compound à vapeur, ou de quarante-cinq chevaux ou plus lorsque l'appareil propulseur est de tout autre type, il aura au moins deux mécaniciens, dont l'un sera mécanicien de première classe, et l'autre pour le moins mécanicien de deuxième classe, dûment brevetés;
- b) Si le navire à vapeur est un navire au long cours, d'une force inférieure à cent chevaux-vapeur nominaux lorsque l'appareil propulseur est constitué par des machines-compound à vapeur, ou inférieure à quarante-cinq chevaux lorsque l'appareil propulseur est de tout autre type, il aura au moins un mécanicien, qui sera pour le moins mécanicien de deuxième classe, dûment breveté;
- c) Si le navire à vapeur est un navire au long cours affecté uniquement à la pêche, d'une force de plus de vingt chevaux-vapeur nominaux, mais d'au plus soixante-quinze, lorsque l'appareil moteur consiste en des machines-compound à vapeur, ou de plus de dix chevaux, mais d'au plus vingt-cinq, lorsque l'appareil moteur est d'un tout autre type, il aura au moins un mécanicien, qui doit être un mécanicien de troisième classe au moins, dûment breveté;
- d) Si le navire à vapeur est un navire à passagers affecté au commerce intérieur, à la navigation intérieure ou dans des eaux secondaires, et d'une force de plus de quarante-cinq chevaux-vapeur nominaux lorsque l'appareil propulseur est constitué par des machines-compound à vapeur, ou de plus de quinze chevaux lorsque l'appareil propulseur est de tout autre type, il aura au moins un mécanicien, qui sera pour le moins mécanicien de deuxième classe, dûment breveté;

- e) Si le navire à vapeur est un navire à passagers affecté au commerce intérieur, à la navigation intérieure ou dans des eaux secondaires, d'une force d'au plus quarante-cinq chevaux-vapeur nominaux lorsque l'appareil propulseur est constitué par des machines-compound à vapeur, ou d'au plus quinze chevaux lorsque l'appareil propulseur est de tout autre type, il aura au moins un mécanicien, qui sera pour le moins mécanicien de troisième classe, dûment breveté, ou, si le navire est d'une force de chevaux-vapeur nominaux à l'égard de laquelle un certificat de mécanicien temporaire peut être délivré sous l'autorité des dispositions de l'article cent vingt-cinq, il aura un mécanicien à certificat provisoire;
- f) Si le navire à vapeur est un navire affecté au commerce intérieur, à la navigation intérieure ou dans des eaux secondaires, autre qu'un navire à passagers, d'une force supérieure à soixante-quinze chevaux-vapeur nominaux lorsque l'appareil propulseur est constitué par des machines-compound à vapeur, ou supérieure à vingt-cinq chevaux lorsque l'appareil propulseur est de tout autre type, il aura au moins un mécanicien qui sera mécanicien de deuxième classe au moins, dûment breveté;
- g) Si le navire à vapeur est un navire affecté au commerce intérieur, à la navigation intérieure ou dans des eaux secondaires, autre qu'un navire à passagers, d'une force supérieure à vingt chevaux-vapeur nominaux, mais d'au plus soixante-quinze, avec machines-compound de propulsion à vapeur, ou d'une force supérieure à dix chevaux-vapeur nominaux, mais ne dépassant pas vingt-cinq, avec machine de propulsion de tout autre type, il aura au moins un mécanicien, qui sera mécanicien de troisième classe au moins, dûment breveté."

(2) Le présent article ne s'applique pas à l'égard d'un vapeur ayant à son bord des mécaniciens qui, tous, ont obtenu leurs certificats de compétence comme mécaniciens avant l'entrée en vigueur du présent article.

(3) Le présent article entrera en vigueur à une date que le gouverneur en conseil fixera par proclamation.

M. MATTHEWS: Je désire dire quelques mots au sujet de cet article. Le ministère de la Justice a recommandé une modification à la ligne 2 de la page 3. C'est ce paragraphe qui protège les mécaniciens qui détiennent maintenant des certificats, et le ministère a suggéré que les mots "qui, tous, ont" soient rayés et remplacés par le mot "qui". Il arrive que des navires aient trois ou quatre mécaniciens à bord, et on a cru que le mot "tous" est trop restrictif.

M. GIBSON: Quelle est la dimension d'un navire pourvu d'une machine de quarante-cinq chevaux-vapeur nominaux? Comme vous le savez, il est assez difficile d'avoir des mécaniciens de première classe, et je me demande quelle serait la dimension d'un navire qui exigerait un tel mécanicien?

M. CUMYN: Ce serait un navire muni d'une machine ayant une puissance effective d'environ 2,500 chevaux-vapeur, soit un navire d'environ 12,000 tonnes.

M. GIBSON: Vous pensez qu'une lourde machine diesel aurait une puissance d'environ 2,500?

M. CUMYN: Oui.

Le PRÉSIDENT: L'article 1 amendé est-il adopté?

Adopté.

L'article 2.

2. (1) Le paragraphe (2) de l'article 406 de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

“(2) Tous les vapeurs à passagers, immatriculés au Canada ou non, autres que les vapeurs à passagers d'au plus soixante-cinq pieds de longueur (mesurés d'une extrémité à l'autre par-dessus le pont à l'exclusion de la tonture), qui ne relèvent pas du paragraphe premier du présent article, doivent, avant de quitter tout lieu au Canada pour un voyage à l'extérieur d'un port, sauf exemption prévue par la présente loi ou ses règlements d'application, être pourvus d'une installation de radio conforme aux dispositions de la Convention de sécurité applicables aux navires munis d'une installation radiotélégraphique, et avoir à bord des opérateurs possédant les qualités et assurant l'écoute que peut prescrire le Ministre; et pendant qu'ils sont de service, les opérateurs ne doivent pas exercer d'autres fonctions susceptibles de nuire de quelque façon au service d'écoute.

(3) Le paragraphe deux s'applique aussi à tous les autres navires à vapeur dont la jauge brute est de cinq cent tonneaux ou plus et qui entreprennent un voyage en dehors d'un port et aux navires à vapeur dont la jauge brute est inférieure à cinq cents tonneaux opérant le remorquage d'un autre navire dont la jauge brute est de cinq cents tonneaux ou plus ou opérant le remorquage de tout autre objet flottant qui a une dimension en tout sens de cent cinquante pieds ou plus, à moins que le navire ainsi remorqué ne réponde aux prescriptions du paragraphe deux.

(4) Le gouverneur en conseil peut, aux conditions qu'il juge opportunes, exempter tout navire ou toute classe de navires des obligations imposées par les paragraphes deux et trois du présent article s'il est d'avis que, vu la nature du voyage auquel le navire est affecté et l'installation radiotéléphonique sur le navire, ou d'autres circonstances de l'espèce, la fourniture d'une installation radiotélégraphique ou l'utilisation d'une telle installation n'est ni nécessaire ni raisonnable.”

(2) L'article 406 de ladite loi est de plus modifié par l'adjonction des paragraphes suivants:

“(5) Les conditions d'emploi d'une installation de radio à bord de tout navire visé par le présent article doivent être conformes au Règlement des radiocommunications en vigueur.

(6) Le gouverneur en conseil peut par règlement, dans la mesure et aux conditions qu'il lui est loisible de prescrire, stipuler que tout navire naviguant sur les Grands lacs ou sur le fleuve Saint-Laurent en amont de l'issue inférieure du canal de Lachine et du pont Victoria à Montréal sera muni d'une installation radiotéléphonique.”

(3) Les paragraphes (3) et (4) de l'article 406 de ladite loi sont renumérotés comme paragraphes (7) et (8), respectivement.

(4) Le paragraphe (1) du présent article ne prendra effet sur une mer ou des eaux intérieures du Canada, ou à leur égard, que lorsque le gouverneur en conseil l'aura proclamé en vigueur sur cette mer ou ces eaux intérieures, ou à leur égard.

L'hon. M. CHEVRIER: Au paragraphe 3 de l'article 2, soit le paragraphe 3 à la page 3, l'amendement suivant est proposé: Que le paragraphe 3 soit rayé entièrement et remplacé par le suivant qui sera le paragraphe 3:

3. Le paragraphe 2 s'applique à tous les autres navires à vapeur dont la jauge brute est de cinq mille tonneaux ou plus et qui entreprennent un voyage en dehors d'un port n'étant pas un voyage à l'intérieur. Sauf erreur, cet amendement est approuvé par M. Bird.

M. BIRD: C'est exact.

L'hon. M. CHEVRIER: Il dit l'approuver. C'est le seul amendement à l'article 2 sur cette page.

M. GREEN: En d'autres termes, vous biffez tout ce qui se rapporte aux navires opérant le remorquage des radeaux.

L'hon. M. CHEVRIER: Oui. L'autre amendement à l'article 2 est à la page 4 et consiste à rayer le paragraphe 6, celui qui commence par les mots "Le gouverneur en conseil peut...", et le remplacer par le suivant:

6. Le gouverneur en conseil peut, par règlement, dans la mesure et aux conditions qu'il lui est loisible de prescrire, stipuler que

- a) un navire naviguant sur les Grands lacs ou sur le fleuve Saint-Laurent en amont de l'issue inférieure du canal de Lachine et du pont Victoria à Montréal,
- b) un navire de charge dont la jauge brute est de cinq cents tonneaux ou plus mais n'excède pas cinq mille tonneaux entreprenant un voyage en dehors d'un port, et
- c) un navire dont la jauge brute est de moins de cinq cents tonneaux opérant le remorquage d'un autre navire dont la jauge brute est de cinq cents tonneaux ou plus ou opérant le remorquage de tout autre objet flottant qui a une dimension en tout sens de cent cinquante pieds ou plus

doit être muni d'une installation radiotéléphonique.

Cet amendement répond à l'objection de toutes les associations ici présentes, à l'exception de celle du capitaine Gillison, et je comprends qu'il a aussi l'approbation de la *Dominion Marine Association*.

M. WRIGHT: Oui.

M. GIBSON: Monsieur le président, je vois que vous avez laissé à l'article 2 "vapeurs à passagers d'au plus 65 pieds de longueur".

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

M. GIBSON: Je comprends l'embarras du ministre et je sympathise avec lui. Son argument est solide. M. Green a parlé hier de ces navires étrangers qui arrivent ici munis du radiotélégraphe et qui ne seraient peut-être pas capables de communiquer parce que, dans certains cas, leurs officiers ne peuvent même pas parler l'anglais, mais je comprends que cela ne s'applique pas parce que, naturellement, lorsque ces navires voyagent dans nos eaux, ils ont à bord des pilotes qui peuvent communiquer avec nos propres navires locaux.

Lorsque nous examinons toute l'histoire des accidents maritimes sur la côte du Pacifique, alors qu'il y a eu des pertes de vie, il nous faut retourner au *Gulf Stream*. Je crois que le seul cas où il y a eu des pertes de vie au cours des dernières années est celui du *Gulf Stream*, un de ces petits navires de surplus de la Marine. Dans ce cas, et comme vous le comprenez bien, monsieur Green, la perte de vie n'avait rien à faire avec l'appel au secours. Le navire a frappé le rocher Dinner et les passagers qui se trouvaient dans la cabine arrière se sont noyés. S'il y avait eu une cabine de sans-fil, elle aussi aurait été inondée. Au cours des dernières années, il n'y a pas eu d'autres cas de pertes de vie sur un navire de la côte du Pacifique. Il semble que les pertes de vie de ce côté-là se rattachent à l'avion. Je ne sais pas si nous devrions suggérer que les avions aient le radiotélégraphe. Il semble que nous faisons monter ces passagers dans les airs sans leur fournir de chaloupe de sauvetage ou quelque chose de semblable.

L'hon. M. CHEVRIER: Il nous est assez difficile de nous occuper des passagers d'avion dans la loi de la marine marchande du Canada.

M. GIBSON: Si nous allions exiger qu'il y ait un opérateur de radiotélégraphie sur tous les petits bateaux de la côte du Pacifique, je sais que les gens de Comox-Alberni en souffriraient; ils n'auraient plus de service des passagers. Dans bien des cas, un vapeur à passagers ne vient qu'une fois par quinze jours, et je sais que ces petits bateaux perdent de l'argent, même dans les circonstances actuelles. Sur la côte occidentale de l'île de Vancouver, nous n'avons pas eu de service de passagers depuis près d'un an. J'espère sincèrement que lorsque l'on demandera ces exemptions, vous étudierez le côté économique de la question et serez aussi généreux que possible tout en tenant compte de la sauvegarde de la vie. Si vous insistez pour que ces petits bateaux de plus de 65 pieds qui sont les seuls à faire le transport des passagers dans cette région soient munis du radiotélégraphe, vous allez ruiner leur commerce, et mes commettants devront ou ramer, ou nager. Nous n'avons ruiné personne jusqu'à présent.

L'hon. M. CHEVRIER: Je peux vous assurer que nous examinerons ces exemptions en tenant bien compte du côté économique de la question.

M. GREEN: Nous devrions insister sur la sauvegarde de la vie plutôt que sur le côté économique; ce devrait être la considération principale. Je comprends très bien que quelques-unes de ces compagnies de navigation perdent parfois de l'argent, qu'elles pourraient en épargner en se passant d'un opérateur de radiotélégraphe, et que peut-être dans 99 cas sur 100 il n'y aurait aucun résultat fâcheux. Mais nous avons une côte bien dangereuse. Au cours de la dernière année, deux des plus gros navires à passagers de la côte ont été impliqués dans des accidents. Le *Princess Kathleen*, le navire amiral de la flotte du Pacifique-Canadien, a sombré, et il aurait pu y avoir des centaines de pertes de vie. Le *Prince George*, navire amiral de la flotte du National-Canadien, est venu tout près de s'échouer et n'eût été l'habileté du capitaine, les conséquences auraient pu être très sérieuses. Là aussi, il aurait pu y avoir des centaines de pertes de vie.

Les propriétaires de navires seront toujours désireux d'éliminer la dépense du service de radiotélégraphe, mais je ne crois pas que le développement du radiotéléphone ait encore atteint un point où l'on puisse se dispenser du radiotélégraphe. Je crois, songeant à l'intérêt du public en général, que le ministre avait tout à fait raison lorsqu'il s'est prononcé hier contre la suppression du radiotélégraphe sur les navires à passagers. Les cargos ne m'intéressent pas particulièrement, mais je suis d'opinion que le ministère ne peut jamais être trop prudent dans le cas de navires à passagers. Après tous, si un accident survient et que des centaines de personnes se noient, le blâme sera aussitôt rejeté sur le ministère des Transports, et j'espère que si le ministère commet une erreur ce sera pour protéger la vie sur la côte, plutôt que pour améliorer quelque peu la situation économique des compagnies de navigation.

L'hon. M. CHEVRIER: Je suis heureux que ce point ait été soulevé, parce que je ne voudrais pas que les membres du Comité ou toute autre personne gardent l'impression que nous insérons des articles dans la loi de la marine marchande du Canada sans vouloir les appliquer, mais simplement pour les annuler par des exemptions. Ce n'est pas l'objet du présent article. Ce n'est pas mon intention de l'appliquer de cette manière, pas plus d'ailleurs que ce n'est l'intention des fonctionnaires du ministère. Il est inséré dans la loi pour être mis en vigueur.

Il y a des cas où des exemptions devraient être accordées. Comme je l'ai déjà dit à la Chambre des communes, et par suite de la situation à Terre-Neuve découlant des termes de l'union, plusieurs des propriétaires, des capitaines, des patrons et autres n'étaient pas en mesure de se conformer aux dispositions de la loi. Je crois, dans ces circonstances, qu'il est juste d'accorder certaines exemptions. Nos règlements concernant la prévention des incendies

sont plutôt rigides et, heureusement, nous n'avons pas à déplorer la répétition de l'incendie d'il y a deux ans. Toutefois, il nous a fallu parfois les adoucir, parce que certains navires n'auraient pu fonctionner du tout. J'en connais quelques-uns dans certaines parties de l'Ontario et du Québec, de même que dans d'autres parties du Canada, qui n'auraient pas fonctionné si nous n'avions pas accordé des exemptions, et je suppose que le présent article nous permettra d'aviser selon leurs besoins. Mais nous avons un bureau d'inspecteurs des navires dont vous avez entendu un membre hier et, aujourd'hui, M. Cumyn et M. R. C. Blyth. Ils ne font pas leurs recommandations à la légère, mais après avoir examiné les cas soigneusement et reçu des rapports des inspecteurs sur les lieux. Un certain nombre d'exemptions sont déposées à la Chambre, et je ne crois pas que l'on puisse nous accuser de les accorder trop librement. Je répète que l'intention des gens du ministère en insérant les présents articles dans la loi est de les faire respecter.

M. GIBSON: Cela est très bien, monsieur le ministre, mais lorsque M. Green parle de deux ou trois cents pertes de vie, nombre considérable, je pense aux avions où l'on entasse de cinquante à soixante personnes et qui ne sont pas pourvus du tout d'appareils de protection. Cependant, je pense surtout aux petits bateaux qui naviguent le long des côtes, et je trouve que mes gens n'ont pas du tout le service de passagers qu'ils devraient avoir. Tout le monde semble croire que lorsque quelqu'un s'occupe de navigation, il doit avoir les ressources financières du National-Canadien, mais tel n'est pas le cas. Je ne parle pas pour moi-même, mais je désire faire remarquer tout simplement qu'il y a là-bas bon nombre de bateaux qui desservent les petites localités et qui ne peuvent fonctionner si, chaque année, on leur met sur le dos une dépense additionnelle de quelque \$10,000, à moins qu'ils ne soient en mesure d'utiliser le radiotéléphone.

Le ministre dit qu'il étudiera tous les aspects de la situation, et je suis tout à fait disposé à accepter sa parole, parce que je sais qu'il est très juste sur des questions de cette nature, mais je ne veux pas qu'il reste entendu que le radiotélégraphe est obligatoire sur tous ces bateaux.

Le PRÉSIDENT: L'article 2 amendé est-il adopté?

Adopté.

Article 3?

M. MATTHEWS: Avant d'en venir à l'article 3, je désire parler d'une couple d'amendements qui ont été distribués. Actuellement, aux articles 411 et 412, la loi pourvoit à un permis de station réceptrice, et je crois que ces deux articles devraient être modifiés en rayant les mots appareil récepteur de radio ou station réceptrice privée de radio, voilà l'unique objet de l'amendement qui a été distribué. Je vais le lire:

Insérer à la page 4 l'article suivant comme l'article 3:

3. (1) L'article 411 de ladite loi est abrogé et remplacé par le suivant:

411. Personne ne doit établir une station de radio, ni installer, exploiter ou avoir en sa possession un appareil de radio consistant en une combinaison raisonnablement complète et suffisante de dispositifs distincts de radio, destinée à être utilisée, ou susceptible de l'être, comme une station de radio à bord d'un navire canadien ou d'un bâtiment possédant un permis au Canada, si ce n'est en vertu et conformité d'un permis accordé à cet égard par le ministre sous l'autorité de la présente loi ou de la Loi sur la radio, 1938.

(2) Le paragraphe (1) de l'article 412 de ladite loi est abrogé et remplacé par le suivant:

412. (1) Quiconque établit une station de radio, ou installe, utilise ou a en sa possession un appareil de radio sur un bâtiment en violation

des dispositions de la présente loi ou de règlements établis sous l'autorité des présentes, est passible, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende d'au plus cinquante dollars et, après déclaration de culpabilité sur mise en accusation, d'une amende d'au plus cinq cents dollars et d'un emprisonnement d'au plus douze mois et, dans l'un ou l'autre cas, tout appareil de radio installé ou utilisé sans permis est sujet à confiscation au profit de Sa Majesté.

Le troisième paragraphe renumérote le reste des articles, et le reste du présent amendement se rapporte aux statuts révisés, à l'exception du dernier paragraphe, 7, qui est le suivant:

Ajouter ce qui suit comme article 15:

15. L'article 3 de la présente loi est censé être entré en vigueur le 31 mars 1953.

Je suppose qu'il n'y a pas d'opposition et je propose que l'on dispose maintenant de tout l'amendement.

M. GREEN: Est-ce que ce nouvel article 3 (1) tend à viser le radiotélégraphe et le radiotéléphone?

M. MATTHEWS: Oui, monsieur Green.

M. GREEN: L'article 411 de la loi ne se rapporte actuellement qu'au radiotélégraphe.

M. MATTHEWS: Non. Cela a été modifié en 1950. L'article se lit actuellement comme suit: "Personne ne peut établir une station de radio ou une station réceptrice privé de radio..." Cela comprend tout.

Le PRÉSIDENT: Le nouvel article 3 est-il adopté?

Adopté.

L'article 3, devenu l'article 4.

Adopté.

M. CARTER: Puis-je poser une question?

M. BROWNE: Nous avons un nouvel article 3.

L'hon. M. CHEVRIER: A l'article 3, nous aurons maintenant les modifications apportées à 411, 412 et 475.

M. GREEN: Monsieur le président, quant à l'ancien article 4 devenu le nouvel article 5...

L'hon. M. CHEVRIER: Nous n'en sommes pas encore rendus là.

M. CARTER: Est-ce que nous en sommes à l'article 4 maintenant?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, en effet, nous y sommes.

Le PRÉSIDENT: L'article 4, devenu l'article 5:

4. Ladite loi est en outre modifiée par l'adjonction, immédiatement après l'article 608, de l'article suivant:

608 A. (1) Le gouverneur en conseil peut désigner les ports ou circonscriptions auxquels des gardiens de port, des gardiens de port adjoints et les commis et préposés nécessaires pour le bon fonctionnement du bureau du gardien de port peuvent être nommés à titre amovible de la manière autorisée par la loi.

(2) Tous les actes accomplis par ces gardiens de port adjoints, ou devant eux, ont le même effet que s'ils l'avaient été par un gardien de port, ou devant lui.

(3) Tous les droits reçus en vertu de la présente partie par les gardiens de port nommés selon le présent article doivent être versés au Receveur général du Canada et faire partie du Fonds du revenu consolidé.

(4) Un gardien de port ou un gardien de port adjoint, nommé d'après le présent article, peut être nommé à une autre charge sous le régime de la présente loi et en pareil cas doit, en sus de son traitement de gardien de port ou adjoint de gardien de port, être rémunéré, pour ses services dans cette autre charge, de la manière prévue par la présente loi pour cette dernière charge.

(5) Les articles six cent huit, six cent dix et six cent trente-trois ne s'appliquent pas aux gardiens de port, aux gardiens de port adjoints, aux commis ou préposés nommés en vertu du présent article.

M. CARTER: J'allais justement m'informer de ces gardiens de port. Ne sont-ils nommés que lorsqu'il s'agit de ports nationaux?

M. MATTHEWS: Non. Des gardiens peuvent être nommés là où l'activité en motive la nomination.

M. CARTER: Est-ce que leurs fonctions sont les mêmes que celles des directeurs de port?

M. MATTHEWS: Non. Le gardien de port s'occupe de l'inspection de la cargaison et des règlements concernant le chargement du grain.

M. CARTER: Cela s'applique aux ports de très grande importance?

M. MATTHEWS: Je le crois.

M. CARTER: Et non pas aux ports qui n'ont que de petits quais?

M. MATTHEWS: Je ne le crois pas.

M. BROWNE: Je voudrais en savoir plus long sur les gardiens de port. Je n'ai jamais entendu cette expression auparavant. Nous n'en avons pas à Terre-Neuve.

M. MATTHEWS: Non.

M. BROWNE: Est-ce qu'il y en a en Nouvelle-Écosse, à North-Sydney, par exemple?

M. MATTHEWS: Je crois que le capitaine Kerr peut vous renseigner.

Le capitaine KERR: Je me nomme J. W. Kerr, et je suis le surveillant des services nautiques au ministère des Transports.

Monsieur le président et messieurs, il y a des gardiens de port dans les ports principaux, comme à Sydney, Halifax, Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, de même qu'à Vancouver, New-Westminster et Victoria sur la côte ouest.

M. BROWNE: A North-Sydney?

Le capitaine KERR: Le gardien de port de Sydney remplira les fonctions de gardiens de port à North-Sydney sur demande.

M. BROWNE: Pouvez-vous me dire quelles seraient ses fonctions à cet endroit?

Le capitaine KERR: Si un navire arrive en détresse, le gardien de port peut le visiter et émettre un certificat de bon état de navigabilité. Ce certificat est de grande importance dans l'assurance maritime.

M. BROWNE: Est-ce un employé de plein temps?

Le capitaine KERR: A Sydney, oui.

M. BROWNE: Est-il une sorte d'inspecteur de Lloyds?

Le capitaine KERR: Non. Ces gens sont tout à fait distincts des gardiens de port, mais le gardien de port peut être employé par Lloyds pour faire une enquête au cas où l'inspecteur de Lloyds ne serait pas présent.

M. BROWNE: Votre homme de Sydney est-il toujours occupé?

Le capitaine KERR: Il est en même temps capitaine de port et agent maritime.

M. GREEN: Sauf erreur, l'article 608 de la loi de la marine marchande du Canada permet la nomination de gardiens de port, et ce nouvel article me semble faire double emploi. Pouvez-vous expliquer la différence des deux articles?

Le capitaine KERR: Monsieur Green et messieurs, il est très difficile de retenir les services d'un marin de première classe pour accomplir le travail dans certains ports. Prenez Prince-Rupert, par exemple. Le commerce du grain y a été stagnant pendant plusieurs années. Il s'est ranimé l'an dernier, et il sera probablement actif cette année. Afin d'y attirer une personne compétente, je comprends que la modification proposée de cette partie de la loi permettra au ministre d'engager un gardien de port à salaire, si c'est nécessaire.

On a éprouvé de la difficulté à trouver le marin voulu dans les ports secondaires avec les seuls honoraires d'office. Afin d'attirer des personnes compétentes, il a été parfois nécessaire de réunir le poste de gardien de port avec plusieurs autres fonctions pour assurer une rémunération raisonnable.

La modification faciliterait la nomination de marins compétents à des positions de gardien de port, particulièrement aux ports où on a éprouvé de la difficulté à attirer des gens d'expérience.

M. GREEN: Ainsi, quelques gardiens de port seront-ils nommés en vertu de l'article 608 et payés au moyen d'honoraires, alors que d'autres seront nommés en vertu de l'article 608-A par le ministre et toucheront un salaire?

M. KERR: C'est ce que je crois.

M. GREEN: Il y aurait alors deux différents genres de gardiens de port?

M. KERR: Les gardiens de port rempliraient les mêmes fonctions.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous n'avez pas besoin d'un employé de plein temps là où il n'y a peu ou rien à faire, mais il en faut un qui soit présent lorsqu'il y a quelque chose à faire.

M. KERR: Oui, monsieur.

M. GREEN: Un gardien de port nommé en vertu de l'article 608-A ne recevrait pas d'honoraires, mais un salaire?

L'hon. M. CHEVRIER: C'est exact.

M. CARTER: Avez-vous une mesure quelconque pour établir l'importance d'un port et vous assurer si, oui ou non, il faut un gardien?

M. KERR: Les principales occupations du gardien de port sont de surveiller le chargement des cargaisons de grain et de bois. Ces cargaisons sont la mesure dont on se sert pour décider de l'importance d'un port.

M. GREEN: Aurez-vous besoin d'un gardien de port à Kitimat?

M. KERR: Je ne le crois pas.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous n'en avez certainement pas besoin maintenant, mais, le trafic augmentant, vous pourriez en avoir besoin par la suite à cause de l'importance de la bauxite.

M. GREEN: Les gardiens de port nommés en vertu de l'article 608-A seront-ils choisis par la Commission du service civil ou nommés par décret du conseil?

L'hon. M. CHEVRIER: Ils seront choisis par la Commission du service civil.

M. BROWNE: Qu'entend-on par les mots "de la manière autorisée par la loi"? Cela signifie-t-il que c'est la loi du service civil qui s'applique?

M. MATTHEWS: Exactement. C'est l'expression ordinaire pour ce genre de nomination.

M. GREEN: Il en résultera que celui qui se sert des ports où un gardien est nommé à salaire n'aura pas à payer d'honoraires.

M. KERR: Ah! oui, il lui faudra payer des honoraires au Receveur général du Canada.

M. GREEN: Il ne peut s'exempter de payer les honoraires.

M. BROWNE: Le gardien recevra un salaire, ce qu'il préférera, surtout s'il est plus élevé.

M. KERR: Dans la pratique, les honoraires servent à payer le salaire du gardien de port.

M. CAVERS: Les honoraires payables par une compagnie de navigation seraient les mêmes, que le gardien touche des honoraires ou un salaire.

M. KERR: Oui.

M. STUART: Est-ce une taxe de tonnage?

M. KERR: Nous n'employons pas cette expression.

M. GIBSON: Cela ressemble quelque peu à une taxe sur le thé.

M. BROWNE: Vous avez dit, n'est-ce pas, qu'il s'agit surtout des cargaisons de grain?

M. STUART: Et de bois.

M. BROWNE: Avez-vous un gardien de port à Fort-William?

M. KERR: Oui, monsieur.

(Ici, un membre du Comité demande s'il y a un gardien de port à la tête des lacs, et voici la réponse donnée.)

M. KERR: Nous avons des océaniques qui se rendent jusqu'à la tête des lacs. Il est fort possible que, s'ils prenaient une cargaison de céréales en vrac à destination d'outre-mer, ou des pontées, ces navires seraient obligés d'avoir un certificat du gardien de port. C'est prévu par la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

M. BROWNE: Vous retiendriez ses services dans le cas du charbon?

M. KERR: Oui, si c'est nécessaire.

Le PRÉSIDENT: L'article 4, devenu l'article 5, est-il adopté?

Adopté.

L'article 5, devenu l'article 6, est-il adopté?

5. L'article 21 et la Partie VI de ladite loi entreront en vigueur dans la province de Terre-Neuve à une date que le gouverneur en conseil fixera par proclamation, et, tant qu'une date ne sera pas ainsi fixée, les lois en vigueur dans Terre-Neuve, à la date de l'Union de Terre-Neuve au Canada, relativement au même sujet, demeureront exécutoires.

M. BROWNE: Au sujet de l'article 5, je désire demander au ministre quelle est la situation sur ce point. Entend-il ne pas appliquer cette partie, ou s'est-il entendu avec les gens de là-bas au sujet d'un autre délai? On ne m'a pas approché à ce sujet. Il s'agit de la sécurité donnée par les patrons aux pilotes.

L'hon. M. CHEVRIER: Je vais consulter le capitaine Kerr un instant. Il m'informe qu'on entend se préparer à appliquer cette partie à l'avenir, mais que cela prendra quelque temps. Il n'est pas en mesure de me dire quand il pourra me renseigner.

M. BROWNE: N'avez-vous pas l'intention de l'appliquer aussitôt que la présente loi sera adoptée?

L'hon. M. CHEVRIER: Non.

M. BROWNE: Au sujet des remarques faites par le ministre il y a quelques instants pour expliquer le retard apporté à l'application à Terre-Neuve de certaines dispositions concernant les brevets accordés aux patrons et aux seconds à cet endroit, je dois dire que ceux-ci avaient des brevets supérieurs à ceux exigés au Canada. Le patron obtenait un brevet au long cours qui lui

permettait d'aller dans toutes les parties du monde, alors que le certificat dont il est question ici ne lui permettrait que le cabotage.

L'hon. M. CHEVRIER: Le commerce côtier.

M. BROWNE: Alors, notre brevet était effectivement supérieur.

L'hon. M. CHEVRIER: Je sais que vous désiriez consigner ces remarques au compte rendu, monsieur Browne, et je ne m'y oppose pas du tout.

M. BROWNE: La personne que vous favoriserez serait celle qui n'a pas obtenu cette classe de brevet, mais qui, pour ainsi dire, connaît par expérience les endroits où il n'y a pas d'écueils le long de la côte.

Le PRÉSIDENT: L'article 5, devenu l'article 6, est-il adopté?

Adopté.

L'article 6 modifié est-il adopté?

L'hon. M. CHEVRIER: Une modification sera apportée à la Partie II à cause des modifications apportées à la Partie I. Pouvons-nous la déclarer modifiée?

Le PRÉSIDENT: L'article 6 modifié, devenu l'article 7, est-il adopté?

Adopté.

L'article 7 modifié, devenu l'article 8, est-il adopté?

Adopté.

Le nouvel article 9 est-il adopté?

L'article 8, devenu l'article 10, est-il adopté?

Adopté.

L'article 9, devenu l'article 11, est-il adopté?

Adopté.

L'article 10, devenu l'article 12, est-il adopté?

Adopté.

L'article 11, devenu l'article 13, est-il adopté?

Adopté.

L'article 12, devenu l'article 14, est-il adopté?

Partie III.

12. La *Loi modifiant la Loi de la marine marchande du Canada, 1934*, chapitre 26 des Statuts de 1950, est modifiée par l'adjonction de l'article suivant:

"64. (1) Nonobstant toute disposition de la présente loi et l'émission d'une proclamation en vertu de l'article soixante-trois de la présente loi, les paragraphes trois, quatre, sept, neuf à treize, et seize à dix-neuf de l'article un, le paragraphe deux de l'article quatorze, l'article seize, les articles vingt-trois à vingt-six, les articles vingt-huit à trente-quatre, le paragraphe trois de l'article trente-cinq, les articles trente-six à quarante-neuf, les articles cinquante-deux à cinquante-huit, et l'article soixante et un de la présente loi ne sont pas applicables à l'égard d'un pays qui est partie à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, signée à Londres le trente et un mai 1929, mais qui n'est pas partie à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (1948).

(2) Le paragraphe premier du présent article sera abrogé à une date que le gouverneur en conseil fixera par proclamation."

M. GREEN: M. Matthews peut-il nous expliquer de nouveau l'article 14?

M. MATTHEWS: Cet article se rapporte à la mise en vigueur de la convention de 1948.

Cette convention est entrée en vigueur en novembre dernier. Une modification apportée à la Loi de la marine marchande du Canada en 1950 pour donner suite à la convention est entrée en vigueur le 31 décembre 1952. Ainsi, les navires qui entrent dans les ports du Canada devront avoir des certificats en vertu de la nouvelle convention. Mais il y a certains pays qui ne sont pas parties à la nouvelle convention et, par conséquent, leurs anciens certificats resteront valides pendant un an. C'est une disposition de la nouvelle convention. Cet article est donc transitoire et permettra au Canada de reconnaître les certificats de navires appartenant à des pays qui ne sont pas parties à la nouvelle convention jusqu'au 19 novembre prochain. Après cette date, tout navire entrant dans un port canadien devra produire un certificat en vertu de la convention.

M. GREEN: Quels sont les principaux pays qui ne sont pas parties à la convention?

M. MATTHEWS: Je crois que la Russie est le principal pays.

M. GREEN: La Russie est le seul pays qui possède une marine marchande considérable et qui n'y ait pas partie?

M. MATTHEWS: Je le crois. Divers pays ont signé de temps en temps. Il en fallait un certain nombre pour que la convention entrât en vigueur, et je crois que les principales nations maritimes du monde ont maintenant signé. Toutefois, je ne suis pas certain au sujet de Panama. Mais, à l'exception de la Russie, les principaux pays ont maintenant ratifié la convention.

M. GREEN: Est-ce que la Russie et Panama seront obligés d'émettre un nouveau genre de certificat pour leurs navires entrant dans les ports canadiens?

M. MATTHEWS: Oui. Je crois qu'après le 19 novembre il leur faudra un certificat qui réponde au moins aux exigences de l'inspection des navires à vapeur canadiens s'ils veulent entrer dans un de nos ports.

M. GREEN: Qu'arrivera-t-il s'ils n'ont pas un tel certificat?

M. MATTHEWS: Ils pourraient être retenus. Il se pourrait que cela cause des ennuis, mais je suppose qu'ils ne viendront pas.

M. CARTER: La convention s'applique-t-elle aux navires à passagers ou aux cargos?

M. MATTHEWS: Aux deux.

M. CARTER: Dans ma circonscription, il se fait un trafic considérable entre Terre-Neuve et Saint-Pierre qui est une possession française. Le trafic des passagers y est très élevé. Les équipes de football vont et viennent. Nous avons établi pour nos propres navires des règlements sévères pour la protection de la vie. Y a-t-il quelque chose dans la loi de la marine marchande du Canada qui empêche un navire étranger de prendre des passagers canadiens sans répondre à ces exigences?

L'hon. M. CHEVRIER: Un navire français n'aurait pas le droit de transporter des passagers d'un port de Terre-Neuve à un port étranger. Ce serait en violation du droit de cabotage.

M. CARTER: Vous dites que si je pars de Terre-Neuve, d'un port de ma circonscription pour me rendre à Saint-Pierre, qui est un port étranger, un bateau français ne pourrait me transporter?

M. MATTHEWS: Oui, je crois qu'il le pourrait.

M. BROWNE: Le vapeur français est le seul moyen de se rendre à Saint-Pierre.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que je n'ai pas bien compris votre question. J'ai pensé que ce serait une infraction contre le cabotage, et qu'il ne pouvait pas en être ainsi.

M. CARTER: Non pas d'un port de Terre-Neuve à un port français.

M. MATTEWS: Il en serait tout comme un passager de Terre-Neuve se rendant à Boston sur un navire américain.

M. CARTER: La loi de la marine marchande du Canada établit-elle les exigences auxquelles un navire étranger doit répondre?

M. MATTHEWS: Oui, en vertu de la convention pour la sauvegarde de la vie; elle exige un certificat.

M. CARTER: Alors, si un navire étranger ne répond pas aux exigences pour la sauvegarde de la vie, la protection des incendies et le reste, la loi de la marine marchande du Canada pourrait être appliquée pour l'empêcher de transporter des passagers canadiens?

M. MATTHEWS: Je le crois.

Le PRÉSIDENT: Le nouvel article 15 est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 12, devenu l'article 14, est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le titre est-il adopté?

Adopté.

M. GREEN: Il y a un nouvel article 15 qui met l'article 3 de la loi en vigueur à compter du 31 mars.

M. MATTHEWS: C'est exact. Il se rapporte aux appareils récepteurs de radio dont j'ai parlé, et aux permis qui ne sont plus requis après le 31 mars.

L'hon. M. CHEVRIER: Il y a maintenant deux nouveaux articles, 411 et 412, et cela ajoute deux articles au bill.

Le PRÉSIDENT: Le bill modifié est-il adopté?

Adopté.

Dois-je faire rapport du bill modifié?

Adopté.

M. McIVOR: Je désire remercier le directeur des brèves réponses qu'il a données aux questions posées par les témoins. Je remercie aussi le conseiller juridique. Nous avons eu un vrai régal.













