

J
103
H72
1964/65
T7

CANADA. PARLEMENT. SENAT.
COMITE PERMANENT DES
TRANSPORTS ET COMMUNI-
CATIONS.
Délibérations.

A42 DATE	NAME - NOM
18-1-73	Sen. Bourget
FFR - 8 107	[REDACTED]

Canada. Parlement. Senat. Comité
permanent des transports et des
communications.

J

103

H72

1964/65

T7

A42

(1)

X



Deuxième session de la vingt-sixième législature
1964

LE SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ PERMANENT
DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Auquel a été déféré le bill suivant:

Bill C-2, intitulé: Loi concernant la Loi sur les Lignes
aériennes Trans-Canada

Président suppléant: L'honorable HAROLD CONNOLLY

SÉANCE DU JEUDI 12 MARS 1964

TÉMOIN:

M. Gordon R. McGregor, président de la société Air Canada

RAPPORT DU COMITÉ

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1964

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: l'honorable Adrian K. Hugessen

Les honorables sénateurs

Baird	Macdonald (<i>Brantford</i>)
Beaubien (<i>Provencher</i>)	McCutcheon
Bouffard	McGrand
Bradley	McKeen
Buchanan	McLean
Connolly (<i>Halifax-Nord</i>)	Méthot
Croll	Molson
Dessureault	Monette
Dupuis	Paterson
Farris	Pearson
Gélinas	Phillips
Fournier (<i>Madawaska-Restigouche</i>)	Power
Gershaw	Quart
Gouin	Reid
Haig	Robertson (<i>Shelburne</i>)
Hayden	Roebuck
Hollett	Smith (<i>Kamloops</i>)
Horner	Smith (<i>Queens-Shelburne</i>)
Hugessen	Stambaugh
Isnor	Taylor (<i>Westmorland</i>)
Jodoin	Thorvaldson
Kinley	Veniot
Lambert	Vien
Lang	Welch
Lefrançois	Woodrow—50

Membres d'office

Brooks
Connolly (*Ottawa-Ouest*)

(Quorum 9)

ORDRE DE RENVOI

EXTRAIT des Procès-verbaux en date du mercredi 11 mars 1964:

«Conformément à l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Hayden propose, appuyé par l'honorable sénateur Bouffard, que le Bill C-2, intitulé: «Loi concernant la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada», soit lu la deuxième fois.

En amendement, l'honorable sénateur Phillips propose, appuyé par l'honorable sénateur Welch, que la motion tendant à la deuxième lecture du Bill C-2, intitulé: «Loi concernant la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada,» soit modifiée en retranchant le mot «maintenant» et en ajoutant les mots «d'hui en six mois», à la fin de la question.

Après débat, avec la permission du Sénat, l'amendement est retiré.

Étant posée la question sur la motion originale tendant à la deuxième lecture du bill,

Elle est résolue par l'affirmative.

Le bill est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Hayden propose, appuyé par l'honorable sénateur Bouffard, que le bill soit déféré au comité permanent des transports et des communications.

La question, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat,
John F. MacNeill.

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 12 mars 1964.

Conformément à l'avis d'ajournement le Comité permanent des transports et des communications se réunit en ce jour à 11 h. 30 du matin.

Présents: Les honorables sénateurs Beaubien (*Provencher*), Connolly (*Halifax-Nord*), Connolly (*Ottawa-Ouest*), Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Gouin, Hayden, Hollett, Isnor, Kinley, Lambert, Lang, Lefrançois, Power, Quart, Reid, Stambaugh, Taylor (*Westmorland*), Welch et Woodrow.—(19).

Aussi présents: M. E. Russell Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire.

En l'absence du président et sur la motion de l'honorable sénateur Beaubien (*Provencher*), l'honorable sénateur Connolly (*Halifax-Nord*) est élu président suppléant.

Le bill C-2, intitulé: «Loi concernant la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada» est lu et étudié.

Par une proposition dûment mise aux voix il est DÉCIDÉ de recommander l'autorisation de l'impression de 800 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français des délibérations du comité sur ledit bill.

Le témoin suivant est entendu: M. Gordon R. McGregor, président, Lignes aériennes Trans-Canada.

Sur la motion de l'honorable sénateur Hayden, le comité décide de rapporter le bill avec les amendements suivants:

1. Retrancher l'article 2 et le remplacer par ce qui suit:

2. Tous les biens, droits, obligations et engagements qui ont existé relativement aux Lignes aériennes Trans-Canada avant la mise en application de ladite loi sont réputés les biens, droits, obligations et engagements acquis ou contractés par Air Canada, et tout ce qui a été fait par les Lignes aériennes Trans-Canada ou à celles-ci, avant la mise en vigueur de ladite loi, est tenu pour avoir été fait par Air Canada ou avoir été fait à Air Canada.

2. Immédiatement après l'article 2, insérer le texte suivant, comme article 3:

3. L'alinéa k) du paragraphe (1) de l'article 14 de la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada est abrogé et remplacé par le texte suivant:

k) Employer les expressions «Air Canada», «Trans-Canada Airlines», «Lignes aériennes Trans-Canada», ou toute abréviation de celles-ci, comme nom commercial, marque ou désignation dans n'importe quel but touchant les affaires de la Société, et nulle autre personne ne pourra désormais employer ces noms, marques ou désignations à n'importe quelle fin.

3. Renommer 4 l'article 3.

A 11 h. 45 du matin, le Comité s'ajourne jusqu'à convocation du président.

Certifié conforme.

Secrétaire du comité,
F. A. Jackson.

RAPPORT DU COMITÉ

JEUDI 12 mars 1964

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le Bill C-2 intitulé: «Loi concernant la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada» a fait l'étude dudit bill en conformité de l'ordre de renvoi du 11 mars 1964, et il en fait rapport en tenant compte des modifications suivantes:

1. Retrancher l'article 2 et le remplacer par ce qui suit:

2. Tous les biens, droits, obligations et engagements qui ont existé relativement aux Lignes aériennes Trans-Canada avant la mise en application de ladite loi sont réputés les biens, droits, obligations et engagements acquis ou contractés par Air Canada, et tout ce qui a été fait par les Lignes aériennes Trans-Canada, ou à celles-ci, avant la mise en vigueur de ladite loi, est tenu pour avoir été fait par Air Canada ou avoir été fait à Air Canada.

2. Immédiatement après l'article 2, insérer le texte suivant, comme article 3:

3. L'alinéa k) du paragraphe (1) de l'article 14 de la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada est abrogé et remplacé par le texte suivant:

k) Employer les expressions «Air Canada», «Trans-Canada Airlines», «Lignes aériennes Trans-Canada», ou toute abréviation de celles-ci, comme nom commercial, marque ou désignation dans n'importe quel but touchant les affaires de la Société, et nulle autre personne ne pourra désormais employer ces noms, marques ou désignations à n'importe quelle fin.

3. Renuméroter 4 l'article 3.

Respectueusement soumis.

Secrétaire du comité,
F. A. Jackson.

SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS TÉMOIGNAGES

OTTAWA, jeudi 12 mars 1964

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le bill C-2, Loi concernant la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada, se réunit en ce jour à onze heures et demie du matin.

Le **SECRÉTAIRE**: Honorables sénateurs, en l'absence du président, vous plaît-il d'élire un président suppléant?

Le sénateur **BEAUBIEN** (*Provencher*): Je propose que le sénateur Harold Connolly remplisse les fonctions de président.

Les honorables **SÉNATEURS**: Entendu.

Le sénateur **HAROLD CONNOLLY** (*président suppléant*) occupe le fauteuil.

Le Comité décide qu'un rapport textuel soit fait de ses délibérations sur le bill.

Le Comité convient de faire rapport et recommande l'autorisation de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français des délibérations du Comité sur ledit bill.

Le **PRÉSIDENT SUPPLÉANT**: Honorables sénateurs, vous savez que c'est le sénateur Hugessen qui a été président de ce Comité pendant longtemps. Depuis quelque temps il est malade. Je pense qu'il serait à propos que le Comité lui exprime ses regrets et son espoir d'une prompte convalescence.

Des honorables **SÉNATEURS**: Bravo.

Le sénateur **KINLEY**: C'est unanime.

Le **PRÉSIDENT SUPPLÉANT**: Nous avons devant nous, ce matin, le bill C-2, Loi concernant la Loi sur les lignes aériennes Trans-Canada.

Trois messieurs sont ici présents comme témoins: M. Gordon R. McGregor, président des Lignes aériennes Trans-Canada; M. Jacques Fortier, conseiller au ministère des Transports, et M. I. E. McPherson, fondé de pouvoirs des Lignes aériennes Trans-Canada. Vous plaît-il d'entendre ces témoins?

Des **VOIX**: Entendu.

Le **PRÉSIDENT SUPPLÉANT**: Monsieur McGregor, voudriez-vous, pour commencer, vous adresser au Comité?

M. Gordon R. McGregor, Président, Lignes Aériennes Trans-Canada: Merci, monsieur le président.

Je ne crois pas qu'il y ait grand chose à dire sur cette proposition. Vous savez probablement que la désignation «Air Canada» a été enregistrée par notre entreprise, il y a quelques années, comme deuxième possibilité; la raison principale en était qu'au cours des années, la nature de l'exploitation de notre société avait considérablement changé, celle-ci étant devenue, d'une entreprise purement intra-canadienne, fortement internationale. A notre avis, l'appellation «Trans-Canada», qui dénote une restriction de notre activité

au territoire du Canada, n'était plus satisfaisante au moment où nos affaires s'étendaient à plusieurs points des Antilles, plusieurs États des États-Unis et plusieurs endroits en Europe et en Grande-Bretagne.

Nous avons, au cours des années, employé de plus en plus le nom «Air Canada» en Europe, de préférence à «Trans-Canada». En même temps, on s'est servi des deux noms ici au Canada, et beaucoup de nos bureaux sont désignés par «Air Canada» ou par «Lignes aériennes Trans-Canada», ou par les deux à la fois. Il n'y a donc au fond rien de nouveau à l'association de notre entreprise avec le nom d'«Air Canada».

Il y a d'autres facteurs bien connus dans cette question. On trouve que le nom «Trans-Canada Airlines» n'est pas facile à traduire en français. «Air Canada», d'autre part, est considéré comme bilingue dans toute l'acception du terme. Bref, tout cela me fait penser que les arguments en faveur d'«Air Canada» l'emportent. Voilà pourquoi j'espère que le principe fondamental du bill C-2 sera adopté.

Il y avait cependant dans la première rédaction du bill certaines choses qui nous inquiétaient. Tout d'abord la stipulation que nous devrions procéder au changement et adopter «Air Canada» le jour même de la proclamation de cette loi. Pratiquement, ce n'est pas impossible, mais ce serait excessivement cher, même si la date de la proclamation était encore assez éloignée.

L'autre considération qui nous gênait était que, si la désignation de «Lignes aériennes Trans-Canada» cessait d'appartenir à notre société, elle pourrait appartenir à n'importe qui. Vous savez peut-être qu'il y a déjà une société indépendante assez importante qui a adopté le nom de «Transair» il y a un an. C'était à peu près le plus proche qu'elle pouvait venir de «Trans-Canada» sans accaparer notre nom. Si le nom de «Trans-Canada» devenait libre pour désigner une ligne aérienne, je suis certain que cette société-là l'adopterait. Il y a encore une autre entreprise qui, elle aussi, je pense, pourrait prendre des mesures de ce genre. En tout cas, ce nom s'est mérité une bonne réputation dans l'industrie en général, et à mon avis, il serait injuste vis-à-vis des Lignes aériennes Trans-Canada et de leur propriétaire, le public canadien, si ce nom devenait disponible.

Je crois que les amendements qui sont à l'étude protégeraient la société contre ces deux inconvénients et j'espère donc sincèrement qu'ils seront adoptés.

Le sénateur REID: Avez-vous dit qu'«Air Canada» avait déjà été proposé une fois auparavant?

M. MCGREGOR: Je ne l'ai pas dit, mais c'est un fait.

Le sénateur HAYDEN: C'est dans les statuts de 1952-1953. Vous y avez reçu l'autorisation d'utiliser ce nom.

M. MCGREGOR: C'est exact.

Le sénateur HAYDEN: Et avec le temps, vous l'avez adopté de plus en plus?

M. MCGREGOR: Oui.

Le sénateur HOLLETT: Pourriez-vous, monsieur McGregor, nous donner une idée approximative du coût de ce changement de nom?

M. MCGREGOR: A notre avis, cela dépend presque entièrement de la rapidité avec laquelle cela doit être fait. Si nous avons l'occasion de repeindre les avions au moment où c'est leur tour normal d'être revisés, c'est-à-dire sans les soustraire expressément au service, ce sera moins cher. S'il nous est donné d'épuiser nos réserves de billets, de bordereaux d'expédition et de nombreux documents de ce genre que nous avons un peu partout dans le monde entier, alors je crois que le coût total s'élèvera à environ \$250,000. S'il s'agit de ce qu'on pourrait appeler un programme accéléré, cela reviendra jusqu'aux trois quarts de million.

Le sénateur KINLEY: Pensez-vous que ce serait une économie de longue durée?

M. MCGREGOR: Oui.

Le sénateur KINLEY: Autrefois, les chemins de fer Nationaux du Canada s'appelaient «Chemins de fer National Canadien». Quelqu'un a proposé qu'on fasse des économies en changeant cette désignation en «National-Canadien», ce qui a été fait.

M. MCGREGOR: Oui.

Le sénateur KINLEY: Maintenant qu'elle s'appelle «CN» cette société épargne plus d'argent. Elle économise ainsi des montants considérables. Je crois que le nom d'Air Canada réaliserait de grandes épargnes avec le temps.

M. MCGREGOR: Je pense qu'il pourrait en résulter des économies. Le nom est certainement plus court, plus saccadé et plus précis.

Le sénateur KINLEY: Si vous faites enregistrer ce nouveau nom et si vous l'employez comme marque de commerce pouvez-vous garder le nom «Lignes aériennes Trans-Canada» même si vous ne vous en servez pas?

M. MCGREGOR: Je le crois.

Le sénateur HAYDEN: Si le Parlement en décide ainsi.

Le sénateur KINLEY: Voilà la question qui se pose: devrait-il en décider ainsi?

Le sénateur ISNOR: Monsieur McGregor, vous estimez que cette substitution de nom coûterait \$250,000. Exclusion faite de votre papeterie, à quel montant se sont élevées, en moyenne, vos dépenses publicitaires dans les cinq dernières années?

M. MCGREGOR: Il me faudrait en faire la ventilation car nous avons des comptes séparés d'annonces pour l'Europe, les États-Unis et le Canada. Je dirais que nos dépenses publicitaires ont été, en moyenne, de l'ordre de trois millions et demi au cours des cinq dernières années.

Le sénateur WELCH: Serait-il nécessaire de repeindre immédiatement ces avions? Vous commencez déjà à le faire avec le nom «Air Canada», et sur les billets «Air Canada» est imprimé aussi bien que «Trans-Canada». Pourquoi faudrait-il dépenser \$250,000 pour changer le nom? Ne serait-il pas préférable de faire ce changement graduellement, c'est-à-dire au fur et à mesure que le nouveau matériel arrive?

M. MCGREGOR: C'est ce que nous avons voulu faire: en venir graduellement à adopter le nom «Air Canada». Et je suppose qu'il est proposé dans le présent bill de prévoir des moyens permettant d'accélérer quelque peu ce projet ou d'en arriver à certaines conclusions bien précises. C'est exactement ce que nous avons fait, mais il arrive à un moment donné que nous devons changer l'appellation paraissant sur les avions car toute confusion dans l'identité des appareils qui circulent aux aéroports peut être très dangereuse. Il faut que le poste de contrôle soit capable de voir l'avion, de lire son nom et de lui transmettre par radio des messages comme celui-ci: «Air Canada, tournez à gauche à la prochaine intersection», et toute information de ce genre. Ces gens ne peuvent se permettre de s'enquérir si le nom est «Trans-Canada» ou «Air Canada», car il faut éviter la confusion dans un aéroport.

Le sénateur KINLEY: Vous ne vous servirez pas des mots «Air Canada» avant que vous en fassiez changer le nom; jusqu'à ce que cela se fasse, le poste de contrôle continuera donc d'employer le nom «Trans-Canada»?

M. MCGREGOR: Dès que le présent bill recevra l'approbation finale, à supposer qu'il la reçoive, nous commencerions à faire ce changement sur chacun des avions au moment où ils arriveraient au hangar pour être révisé au complet. En d'autres termes, ces travaux de peinture se feraient en même temps, met-

tons, que serait changé le moteur, de sorte que le temps de service fourni par ces appareils n'en souffrirait aucunement.

Le sénateur KINLEY: N'y aurait-il pas un léger décalage?

M. MCGREGOR: Il y aura aussi une période de chevauchement.

Le sénateur KINLEY: N'en résultera-t-il pas de la confusion?

M. MCGREGOR: Non. Il ne peut y avoir qu'un nom sur un avion. Si les mots «Trans-Canada» y figurent, le poste de contrôle les lira, mais s'il s'agit d'«Air Canada» ce poste le lira aussi.

Le sénateur HOLLETT: On pourrait attendre un peu avant de faire la proclamation.

M. MCGREGOR: Oui, je le suppose.

Le sénateur HOLLETT: Le Comité ne pourrait-il pas en faire la recommandation?

M. MCGREGOR: Vous vous engagez dans un domaine où je ne suis pas expert.

Le sénateur KINLEY: On me dit que Trans-Canada a réalisé un profit cette année.

M. MCGREGOR: C'est exact; un léger profit. Le rapport en a été déposé à la Chambre.

Le sénateur KINLEY: Voilà une bonne nouvelle.

Le sénateur LAMBERT: J'aimerais seulement faire remarquer que les détails de la présente proposition ne regardent pas le Comité. Ce que nous devons faire ici au Comité c'est d'approuver ce bill en principe. L'élaboration de ses détails matériels serait laissée aux chefs d'administration, comme à M. McGregor, et aux autres qui verraient à les mettre en application aussitôt qu'ils le pourraient. Je proposerais que le bill soit adopté.

Le sénateur HAYDEN: Un instant, s'il vous plaît. Monsieur le président, il y a une couple d'amendements à proposer.

Relativement à l'article 2 du bill, il est proposé de le supprimer. Vous avez une copie du changement à faire. On se propose de retrancher le mot «les» de la quatrième ligne de l'article 2 où il est dit «*les biens...*» Aux fins de l'énoncé il faudrait enlever le mot «les». Je proposerais donc que l'article 2 soit supprimé et remplacé par les termes employés dans le projet qui vous est soumis.

Le sénateur WOODROW: J'appuie cette proposition.

Le sénateur REID: Quel est le changement?

Le sénateur HAYDEN: Que le mot «les» qui figure à la quatrième ligne de l'article 2 soit supprimé.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Il s'agit simplement d'une question de rédaction.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: l'amendement est-il adopté?

Des VOIX: Il est adopté.

Le sénateur KINLEY: Monsieur le président, on me dit que le mot «Canada» est Indien.

M. MCGREGOR: C'est exact, je crois.

Le sénateur KINLEY: Je me rappelle que lorsque cette question avait été soulevée à une audition du Sénat un de nos avocats avait tenté de nous expliquer que «dominion» n'avait pas le sens que l'on donne ordinairement à «dominion» et que «Canada» signifiait un groupe de huttes indiennes; c'était un homme bien renseigné qui disait cela.

M. MCGREGOR: Le nom «Canada» est employé dans une foule de cas différents,—comme par exemple pour désigner des lacs, des rivières, etc. Je crois donc que vous avez parfaitement raison.

Le sénateur HAYDEN: J'aurais dû ajouter aussi que les mots figurant au début de l'article 2, soit «...dès l'entrée en vigueur de la présente loi» n'ont aucun sens. Ainsi le mot «les» de même que «dès l'entrée en vigueur de la présente loi» sont-ils supprimés dans l'amendement. Nos secrétaires légistes et les conseillers juridiques de Trans-Canada,—qui n'est pas encore devenu tout à fait «Air Canada» pourrais-je dire, ont approuvé ces changements.

Le sénateur HOLLETT: Pourriez-vous nous dire quel effet la suppression du mot «les» peut avoir?

Le sénateur HAYDEN: L'article mentionne en général au début les «biens, droits, obligations et engagements». Vous dites alors «les biens, droits, obligations et engagements acquis ou contractés par Air Canada». Il s'agit purement d'une question de rédaction.

Des VOIX: D'accord.

Le sénateur HAYDEN: Une disposition additive est proposée comme nouvel article 3 au bill; l'article 3 deviendrait alors l'article 4. Il est visé ainsi de conserver à Air Canada le droit au nom «Trans-Canada» et à «Lignes aériennes Trans-Canada» en anglais et en français et de retenir en même temps le nom commercial. L'énoncé se lirait ainsi qu'il suit et je propose ce qui suit:

«L'alinéa k) du paragraphe 1 de l'article 14 de la Loi sur les lignes aériennes Trans-Canada est abrogé et remplacé par le texte suivant:

k) employer les expressions «Air Canada», «Trans-Canada Air Lines», «Lignes aériennes Trans-Canada», ou toute abréviation de celles-ci, comme nom commercial, marque ou désignation dans n'importe quel but touchant les affaires de la Société et nulle autre personne ne pourra désormais employer ces noms, marques ou désignations à n'importe quelle fin.»

Je fais cette proposition.

Le sénateur WOODROW: Je l'appuie.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Y a-t-il quelques commentaires? Cela vous agréet-il?

Des VOIX: (Assentiment)

Le sénateur HAYDEN: L'article 3 du présent bill devient donc l'article 4.

Des VOIX: Adopté.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Monsieur le président, avant que nous ajournions, j'aimerais remercier M. McGregor d'être venu ici ce matin. Je crois comprendre que pour être parmi nous il a dû se déranger beaucoup vu qu'il adressait la parole hier soir dans la région métropolitaine de Toronto. C'est un appareil d'Air Canada qui l'a ramené ici ce matin.

M. MCGREGOR: Je vous remercie, mesdames et messieurs.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je suppose que l'on vous fait grâce, monsieur McGregor!

Le sénateur HAYDEN: Je propose que l'on fasse rapport du bill avec ses modifications.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il quelque objections? Est-ce adopté?

Des VOIX: Adopté.

Sur ce le Comité s'ajourne.



Deuxième session de la vingt-sixième législature
1964-1965

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ PERMANENT
DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Auquel a été déferé le Bill C-137, intitulé:

Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada, depuis le 1^{er} janvier 1964 jusqu'au 30 juin 1965, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada.

Président: L'HONORABLE A. K. HUGESSEN

SÉANCE DU JEUDI 11 MARS 1965

TÉMOINS:

Des Chemins de fer Nationaux du Canada: M. G. M. Cooper, avocat général et M. W. G. Cleevely, coordonnateur, budget des immobilisations.

De la Société Air Canada: M. G. T. Kendall, agent en chef du service budgétaire.

RAPPORT DU COMITÉ

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1965

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président:

l'honorable
ADRIAN K. HUGESSEN

Les honorables sénateurs

Baird,
Beaubien (*Provencher*),
Bouffard,
Bradley,
Buchanan,
Connolly (*Halifax-nord*),
Croll,
Dessureault,
Dupuis,
Farris,
Gélinas,
Fournier (*Madawaska-
Restigouche*),
Gershaw,
Gouin,
Haig,
Hayden,
Hollett,
Hugessen,
Isnor,
Jodoin,
Kinley,
Lambert,
Lang,
Lefrançois,

Macdonald (*Brantford*),
McCutcheon,
McGrand,
McKeen,
McLean,
Méthot,
Molson,
Monette,
Paterson,
Pearson,
Phillips,
Power,
Quart,
Reid,
Robertson,
Roebuck,
Smith (*Kamloops*),
Smith (*Queens-Shelburne*),
Stambaugh,
Thorvaldson,
Veniot,
Vien,
Welch,
Woodrow—(47).

Membres d'office

Brooks,
Connolly (*Ottawa-Ouest*).

(Quorum 9)

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat en date du mardi 9 mars 1965.

«Conformément à l'ordre du jour, l'honorable sénateur Cook propose, appuyé par l'honorable sénateur Lang, que le Bill C-137, intitulé: «Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada, depuis le 1^{er} janvier 1964 jusqu'au 30 juin 1965, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada, soit lu la deuxième fois.

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Cook propose, appuyé par l'honorable sénateur Rattenbury, que le bill soit déféré au Comité permanent des transports et des communications.

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat,
J. F. MACNEILL.

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 11 mars 1965.

A la suite de la motion d'ajournement et de l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à dix heures.

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen (*président*), Beaubien (*Provencher*), Brooks, Buchanan, Connolly (*Halifax-Nord*), Croll, Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Gouin, Isnor, Lambert, Lefrançois, McGrand, McKeen, MacLean, Pearson, Power, Reid, Veniot et Welch—(20).

Aussi présent: M. E. Russell Hopkins, légiste et conseiller parlementaire.

Sur la motion de l'honorable sénateur Reid, il est décidé de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 en français des Délibérations du Comité au sujet du bill C-137.

Le bill C-137, Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada depuis le 1^{er} janvier 1964 jusqu'au 30 juin 1965, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada, est lu et étudié article par article.

Les témoins suivants sont entendus:

Chemins de fer Nationaux du Canada: M. G. M. Cooper, avocat général.
M. W. G. Cleevely, coordinateur des budgets d'immobilisations.

Air Canada: M. G. J. Kendall, agent en chef du service budgétaire.

L'honorable sénateur Lambert propose que le bill soit rapporté avec les amendements suivants:

Substituer dans les articles 3, 4, 6 et 10 «Air Canada» à «Lignes aériennes Trans-Canada».

A 11.20 heures, le Comité s'ajourne jusqu'à la convocation du président.

Certifié conforme.

Le secrétaire du Comité,
F. A. JACKSON.

RAPPORT DU COMITÉ

JEUDI 11 mars 1965.

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le Bill C-137, intitulé: «Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada, depuis le 1^{er} janvier 1964 jusqu'au 30 juin 1965, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada», et pour obtempérer à l'ordre de renvoi du 9 mars 1965, a examiné ledit bill et en fait rapport au Sénat avec les modifications suivantes:

Retrancher, dans les articles 3, 4, 6 et 10, l'expression «Lignes aériennes Trans-Canada» et y substituer les mots «Air Canada».

Respectueusement soumis.

Le président,
A. K. HUGESSEN.

SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, jeudi le 11 mars 1965.

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le bill C-137, Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada, depuis le 1^{er} janvier 1964 jusqu'au 30 juin 1965, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada, se réunit ce matin à dix heures.

Le sénateur A. K. Hugessen, président, occupe le fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, nous avons le quorum et je demande aux membres du Comité d'avoir l'obligeance de faire silence. Nous avons à étudier le bill C-137, une loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada, depuis le 1^{er} janvier 1964 jusqu'au 30 juin 1965, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada.

Le Comité décide qu'on ferait un rapport textuel des débats du Comité au sujet du bill.

Le Comité décide de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 en français des débats du Comité au sujet du bill C-137.

Le sénateur ISNOR: Avant que vous commenciez à discuter du bill, je me demande si je pourrais transmettre un message? Je crois que je parle au nom de tous les membres des Maritimes et je regrette que M. Gordon ne soit pas ici aujourd'hui parce que dans le passé, il a adopté une attitude favorable pour tout ce qui concernait les Maritimes, spécialement en ce qui a trait à la durée du trajet du «*Ocean Limited*».

Je pense à l'allusion qui a été faite l'autre jour au Sénat par le sénateur Pouliot à l'heure d'arrivée du «*Ocean Limited*» à Montréal et au retard causé aux membres et aux passagers en général à Montréal. Je propose qu'on envoie un message à M. Gordon ou aux personnes chargées de l'horaire, demandant qu'ils étudient à nouveau cette question pour la saison qui vient et qu'ils remettent à 11 h. 30 par exemple le départ d'Halifax du «*Ocean Limited*» au lieu de l'heure actuelle qui est midi 15 pour ainsi arriver à Montréal à une heure permettant la correspondance avec le train 47, si je me souviens bien.

Comme je l'ai déjà dit, je crois parler au nom de tous les membres et sénateurs des Maritimes. Je crois que cette suggestion serait approuvée par la majorité des gens voyageant sur le «*Ocean Limited*» et faisant la correspondance avec les trains pour Ottawa, Toronto et ailleurs. Monsieur le président, j'espère qu'il n'était pas complètement hors de propos de faire cette remarque à ce moment-ci.

Le PRÉSIDENT: Pas du tout, monsieur le sénateur.

Nous avons avec nous, représentant le National-Canadien à propos de ce bill, M. G. M. Cooper, avocat général et M. W. G. Clevely, le coordinateur du budget des immobilisations. Je leur demande de transmettre à M. Gordon ou aux personnes responsables de cette question, le message qui vient de nous être communiqué par le sénateur Isnor. S'il vous plaît, messieurs, pouvez-vous voir à ce que cela soit fait?

M. COOPER: Oui, monsieur le président.

Sont aussi présents aujourd'hui M. G. J. Kendall, agent en chef du service budgétaire à Air Canada; M. R. R. Cope, chef de la division des chemins de fer et des routes, ministère des Transports; M. S. W. Wellman, de la division des méthodes et recherches économiques, ministère des Transports, et M. A. R. Hollback de la division des affaires financières, ministère des Finances.

La principale question à être étudiée par le Comité est, comme d'habitude, le budget des Chemins de fer Nationaux du Canada, et je présume qu'un de ces deux messieurs, M. Cooper ou M. Cleevly, sera en mesure de nous soumettre le budget.

Lequel de vous deux, messieurs, va présenter le budget?

M. G. M. COOPER, *avocat général des Chemins de fer Nationaux du Canada*: J'ai ici la copie d'une déclaration et je crois que M. Cleevly a des copies du budget.

Le PRÉSIDENT: Vous allez faire la déclaration, monsieur Cooper?

M. COOPER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des copies à distribuer?

M. COOPER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Si vous voulez bien vous approcher de cette table, messieurs, ce sera peut-être plus facile.

Je regrette, messieurs, mais il n'y a pas assez d'exemplaires du budget pour chaque membre. Si vous voulez avoir l'obligeance de vous les partager, ce sera plus facile.

Alors, monsieur Cooper, voulez-vous faire votre déclaration.

M. COOPER: Monsieur le président, honorable sénateurs, la législation qui régit les Chemins de fer Nationaux du Canada, oblige la compagnie à présenter un budget annuel au gouverneur en conseil pour approbation, et oblige le ministre des Transports à soumettre ce budget au Parlement. Le budget dont vous avez des copies devant vous, est divisé en deux parties. La première partie concerne le budget du capital et la deuxième partie concerne le budget d'administration.

Je crois que les honorables sénateurs trouveront le budget du capital au début alors que le budget d'administration commence à la page 9.

Le principal but du bill que vous avez devant vous est d'autoriser ou d'approuver la prestation de fonds pour faire face aux dépenses d'établissement des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1964 et les six premiers mois de 1965. Puisque d'habitude il n'est pas possible d'obtenir l'autorité législative nécessaire au financement des dépenses avant le milieu de l'année ou plus tard, la coutume est d'inclure dans le budget un exposé des dépenses d'établissement prévues pour les six premiers mois de l'année suivante, et dans le cas présent, ce sont les six premiers mois de 1965.

Pour fins pratiques, les besoins financiers d'Air Canada ont été inclus dans le bill et il y sera fait allusion à mesure que les divers articles du bill seront expliqués.

Je suis convaincu que les honorables sénateurs auront déjà remarqué que dans le bill C-137, la compagnie aérienne a été désignée continuellement sous le nom de «*Trans-Canada Air Lines*»; les honorables sénateurs savent que le nom de la compagnie a été changé pour celui d'Air Canada et le Comité voudra sans doute en tenir compte dans le rapport qui sera fait.

Le format du présent bill est d'une façon générale assez semblable à celui des autres années et lorsqu'il se présentera des changements mineurs, on attirera l'attention du Comité à mesure que chaque article sera expliqué.

Le bill peut être divisé en plusieurs parties et, avec votre permission, j'aimerais donner une explication générale de chaque partie et alors y rattacher les divers chiffres qui se trouvent dans le bill.

La première partie se trouve à l'article 3 qui définit les dépenses d'établissement du National-Canadien et d'Air Canada pour l'année 1964 et les six premiers mois de 1965.

La seconde partie est formée des articles 4, 5, 6 et 8; ces articles, d'une façon générale, autorisent le National-Canadien à emprunter de l'argent pour défrayer les dépenses d'établissement pour le compte d'Air Canada, sous forme d'emprunts temporaires du

ministre des Finances et sous forme de valeurs émises dans le public et garanties par le gouvernement. Cette même autorité n'est pas requise ou demandée dans le présent bill pour défrayer les dépenses d'établissement du National-Canadien parce que la compagnie sera en mesure de faire face à ses dépenses d'établissement par ses propres moyens et par la vente d'actions privilégiées, de sorte qu'elle n'aura pas à faire d'autres emprunts pour ces fins. Ces sources internes de revenu, à la disposition de la compagnie, proviennent de revenus sur la dépréciation et de rabais sur l'amortissement de la dette et ainsi de suite.

Avec votre permission, j'aimerais vous entretenir des chiffres qui se trouvent principalement aux articles 3, 4, et 6 du bill et qui sont parfois difficiles à comprendre parce qu'ils ne semblent pas se rattacher les uns aux autres. Je crois qu'il est important à ce stade-ci, de mentionner et d'essayer de comprendre un aspect fondamental de cette législation, qui est que ce bill traite en même temps de deux choses distinctes, le budget du capital et la méthode de financement de ce budget. D'abord, à l'article 3 (1) a), il est question du montant total de dollars nécessaires pour défrayer les dépenses d'établissement du National-Canadien pour l'année 1964. L'article 3 (1) b) traite du montant total des dépenses d'établissement prévues par le National-Canadien pour la période allant du 1^{er} janvier au 30 juin 1965. L'article 3 définit donc les dépenses d'établissement pour deux périodes consécutives d'une durée totale de 18 mois. Le montant de 36 millions de dollars à l'article 3 c) représente le total des dépenses pour l'acquisition de matériel et pour des additions et transformations générales que la compagnie prévoit devoir faire d'ici le 1^{er} juillet 1965 et pour lesquelles elle demande l'autorisation de s'engager. Ces engagements financiers seront naturellement inclus en détail dans le budget pour 1965 ou pour les années subséquentes.

Les articles 4 et 6 traitent de l'autre aspect de cette législation, c'est-à-dire le financement externe de ces projets, là où il sera nécessaire d'emprunter, soit du public, soit du Gouvernement.

Les activités du National-Canadien pendant l'année 1964 ont entraîné des dépenses de l'ordre de 155 millions qui, comme vous pouvez le constater, est le montant donné à l'article 3 (1) a); et ce montant, plus celui de 72 millions pour la première moitié de 1965, donne un total de 227 millions pour les dépenses d'établissement pour la période de 18 mois allant du 1^{er} janvier 1964 au 30 juin 1965; cette période est similaire à celle dont on s'est servi jusqu'à maintenant pour les bills de financement et de garantie. Cependant, le National Canadien a à sa disposition, pour le financement de ces projets, des réserves de capital qui proviennent de sources internes telles que, les revenus sur la dépréciation, les rabais sur l'amortissement de la dette consolidée et ainsi de suite, et qui seront suffisantes pour défrayer le coût de ces travaux de chemins de fer sans qu'il soit nécessaire d'emprunter à l'extérieur.

Le sénateur ISNOR: Cela veut dire que vous avez des fonds à votre disposition qui proviennent de sources diverses pour défrayer ces 227 millions de dollars.

M. COOPER: Oui, monsieur. En fait, comme il deviendra évident par la suite, ce chiffre est toujours moins élevé que prévu parce qu'il n'est pas toujours possible de compléter certains travaux pendant la période anticipée. Cette diminution est je crois de l'ordre de 15 millions. Donc les fonds dont nous disposons sont suffisants pour défrayer cette partie du 227 millions pour les travaux qui peuvent être complétés pendant cette période.

Passons maintenant au budget, à la page 2; la situation que j'ai essayé de vous décrire y est expliquée dans l'«Exposé sur l'autorisation requise pour le financement du budget du capital». Ceci est à la page 2 du budget.

Le PRÉSIDENT: Avant de passer à la page 2, voyons d'abord la page 1. A la page 1, on trouve les mêmes détails et les mêmes chiffres dans la colonne intitulée: «Dépenses prévues pour 1964» qu'à l'article 3 (1) a) du bill, dont le total est de 155 millions.

M. COOPER: Oui monsieur, et plus bas dans la même colonne, vous remarquerez un item intitulé: «Moins le travail non complété» dont le montant est de 15 millions, ce qui est précisément ce que j'essayais d'expliquer au sénateur Isnor.

Le PRÉSIDENT: Et vous passez maintenant à la page 2 qui est le . . .

M. COOPER: Oui, qui traite de l'autorisation requise pour le financement des dépenses ou des projets qui sont décrits à la page 1.

Le PRÉSIDENT: On y trouve ce même total de 155 millions, moins le 15 millions pour le travail non complété, et le montant total de votre budget de dépenses d'établissement est de 140 millions.

M. COOPER: C'est juste monsieur.

Le PRÉSIDENT: Et la source de vos revenus est la suivante?

M. COOPER: Oui, et elle est indiquée sous la rubrique de revenus sur la dépréciation et caetera, et l'«et caetera» inclut les rabais sur l'amortissement de la dette — 118 millions.

Le PRÉSIDENT: Ces fonds proviennent des revenus internes?

M. COOPER: Oui monsieur; et puis il y a ensuite l'émission d'actions privilégiées, au montant de \$23,300,000, qui est prévue à la loi sur la révision du capital de 1952. Puis les emprunts, au montant de \$500,000, autorisés par diverses lois ou divers bills prévoyant la création d'embranchements.

Le sénateur PEARSON: Quand ces actions privilégiées ont-elles été émises?

M. COOPER: Je crois qu'elles sont émises mensuellement. Le ministre des Finances, tel qu'autorisé par la loi sur la révision du capital, achète des actions privilégiées mensuellement. Je crois que c'est juste.

M. W. G. CLEEVELY, *coordonateur du budget, Chemins de fer Nationaux du Canada*: C'est exact sénateur, mensuellement.

Le sénateur PEARSON: Un pourcentage à chaque mois?

M. COOPER: Le pourcentage des revenus bruts de la compagnie.

Le sénateur ASELTINE: Je croyais que c'était pour les dépenses d'administration.

M. COOPER: Non monsieur.

Le sénateur ASELTINE: Le Gouvernement avance de l'argent pendant toute l'année pour les dépenses d'administration, n'est-ce pas?

M. COOPER: Quand cela est nécessaire; c'est également exact, mais il s'agit d'une procédure différente. Le ministre des Finances peut fournir les fonds nécessaires pour faire face aux dépenses d'administration lorsque les revenus sont insuffisants pour les dépenses d'administration, tel qu'il est prévu par un des derniers articles du bill que vous avez devant vous—je crois que c'est l'article 9.

Le sénateur ASELTINE: Ce qui m'intéresse personnellement, est l'aspect profits et pertes pour l'année 1964. Avez-vous subi une perte? Y a-t-il eu un déficit ou un profit?

M. COOPER: Pour l'année 1964 monsieur, il y a eu un déficit.

Le sénateur ASELTINE: De combien?

M. COOPER: Je remarque que le parrain du bill au Sénat a mentionné le chiffre de \$38,700,000. Je ne crois pas qu'il ait été rendu public ailleurs. Et c'est, au meilleur de ma connaissance, le montant du déficit de 1964.

Le sénateur ASELTINE: Lorsque j'ai parlé du bill, j'ai mentionné les déficits des années 1957, 1958, 1959 et 1960 et je n'avais pas ceux des années 1961, 1962, 1963 et 1964, et c'est ce qui m'intéressait personnellement.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous ces chiffres monsieur Cooper?

Le sénateur ISNOR: Vous avez les chiffres pour 1963 et 1964 à la page 9 je crois. Le déficit de 1963 a été de \$48,300,000 et celui, un peu moindre, de 1964 de \$39,500,000.

M. COOPER: Je lis maintenant le rapport annuel de 1963 qui a été publié il y a un an environ. Le déficit pour l'année 1961 a été de \$67,308,000.

Le PRÉSIDENT: Laissez tomber les milliers.

M. COOPER: En 1962, il était de près de 49 millions et en 1963 de 43 millions.

Le sénateur PEARSON: Le budget indique \$48 millions à la page 9.

M. COOPER: Oui, mais c'était alors le montant approximatif prévu lorsque le budget d'administration a été préparé au début de l'année. Le chiffre exact était de 5 millions moins élevé. Encore cette année, le déficit prévu à la page 9 était de \$39,500,000 et il a été en pratique d'un million moins élevé.

Le PRÉSIDENT: Quel chiffre avez-vous donné pour 1964?

M. COOPER: \$38,700,000.

Le PRÉSIDENT: En comparant à un déficit prévu de 39 millions?

M. COOPER: Oui, \$39,500,000.

Le sénateur REID: Après le 30 juin de cette année, êtes-vous obligé de revenir pour avoir d'autre argent?

M. COOPER: Non, nous ne sommes pas revenus pour avoir d'autre argent parce que nous n'avions pas l'autorisation de le faire d'après la loi de 1962-63.

Le sénateur REID: Ces prévisions sont pour jusqu'au 30 juin. Qu'arrive-t-il après le 30 juin de cette année?

M. COOPER: De l'année . . .

Le sénateur REID: 1965.

Le sénateur ASELTINE: Ils doivent présenter un autre budget. Nous sommes un an en retard.

M. COOPER: Oui, nous sommes un an en retard.

Le sénateur REID: Tout cela porte à confusion.

M. COOPER: Ce budget a été transmis au ministre en février 1964 et déposé par lui au Sénat et à la Chambre des Communes au printemps, mais à cause de certaines autres priorités, cette législation n'a pas été étudiée par le Parlement avant aujourd'hui. Comme a dit l'honorable sénateur, nous sommes un an en retard mais ce n'est pas à cause d'un retard de la compagnie.

Le sénateur REID: Je voulais simplement avoir une idée exacte de ce dont il est question.

M. COOPER: Oui, le budget de 1965 vous sera soumis en temps et lieu.

Le sénateur ISNOR: Monsieur Cooper, quand votre bilan et votre rapport annuel doivent-ils être publiés?

M. COOPER: A peu près à ce moment-ci. Je ne suis pas certain monsieur, s'il a ou non été transmis au ministre.

M. CLEEVELY: Je crois que le rapport annuel sera prêt dans un mois environ.

Le PRÉSIDENT: Qui, nous l'avons en général au début d'avril.

M. COOPER: Alors il n'est question d'aucun de ces chiffres sur les revenus à la page 2.

Le sénateur ISNOR: Mais nous en sommes à la page 9.

M. COOPER: Si nous en sommes à la page 9, alors . . .

Le PRÉSIDENT: Puis-je proposer qu'on laisse M. Cooper faire sa déclaration d'ordre général et qu'on pose les questions après.

M. COOPER: A la page 2, on remarquera que le total des fonds disponibles pour 1964 est amplement suffisant pour faire face aux dépenses.

Le sénateur REID: Le Parlement a-t-il autorisé les dépenses?

M. COOPER: Les dépenses d'établissement en 1964 ont été autorisées comme il se doit par un ordre en conseil; le bill devant vous constitue la confirmation par le Parlement de cette autorisation.

Pour la première moitié de cette année, 1965, on a prévu que le montant brut des dépenses d'établissement serait de 67 millions. Ces 67 millions, plus les 5 millions de dollars nécessaires à Air Canada, sont représentés par le chiffre de 72 millions à l'article 3 (1) b) du bill.

Les fonds prévus pour défrayer ces dépenses pendant la même période étaient de 70 millions, comme il est indiqué sous le chiffre de 67 millions; ce chiffre de 70 millions est formé de 59 millions de revenus sur la dépréciation et de 11 millions d'actions privilégiées, et dépasse les dépenses prévues.

Le dernier item, à la page 2 du budget, se rattache à l'article 3 (1) c) du bill, c'est-à-dire qu'il représente le montant de 36 millions dont on demande l'autorisation de dépenser pour faire face à des contrats.

Le PRÉSIDENT: Et vous arrivez alors à la page 3 qui est un aperçu détaillé des dépenses d'établissement par catégories et par régions.

M. COOPER: Le chiffre qui est dans le coin en bas et à droite de la page 3, \$77,821,300, correspond au premier item sous la rubrique des dépenses brutes d'établissement pour l'année 1964 à la page 2 du bill et à la page 1 du budget.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, vous verrez qu'il y a neuf catégories de dépenses d'établissement et huit régions dans lesquelles ces différentes dépenses ont été faites. Y a-t-il des honorables sénateurs qui ont des questions particulières à poser à propos d'une région qui les intéresse particulièrement et dont ils voudraient avoir des détails au sujet des dépenses d'établissement? Je peux moi-même commencer en posant la question suivante à M. Cooper. Je vois que pour la région des Grands Lacs il y a un item d'importance, au montant d'environ 13 millions, pour les grandes gares. Je présume que ce montant est pour la nouvelle gare de triage de Toronto?

M. COOPER: Je suppose que c'est pour cela, mais je voudrais que M. Cleevly réponde.

M. CLEEVELY: Et bien, 9.8 millions sont pour la gare de triage de Toronto.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, vous voyez peut-être certains chiffres qui vous intéressent. Si vous voulez poser des questions à propos de certains item, c'est le moment de le faire.

Le sénateur REID: Est-ce que la région des Montagnes se rend jusqu'à Vancouver?

M. COOPER: La région des Montagnes est, en gros, l'Alberta et la Colombie-Britannique.

Le PRÉSIDENT: Sous la rubrique région des Montagnes, je vois un chiffre important, 12 millions environ, pour l'amélioration des voies. Pourquoi? Est-ce pour la signalisation automatique?

M. CLEEVELY: Cela est très probablement un projet important de fournitures de rails parce que l'embranchement de Pine Point est en construction.

Le PRÉSIDENT: Pine Point se trouve-t-il dans la région des Montagnes?

M. CLEEVELY: Non, mais une partie de ce projet a pour but de fournir des rails pour cet embranchement.

Le PRÉSIDENT: Je ne comprends pas.

M. CLEEVELY: Nous nous procurons les rails pour les voies secondaires en enlevant et en remplaçant les rails sur les voies plus importantes.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit là d'un projet beaucoup plus important que dans les autres régions.

M. CLEEVELY: Oui.

Le PRÉSIDENT: Pourquoi?

M. CLEEVELY: Parce qu'il nous faut des rails usagés. Pour amener ce long embranchement jusqu'à Pine Point, il nous faut nous procurer des rails.

M. COOPER: On enlève les rails usagés dans la région des Montagnes pour s'en servir dans ce cas pour l'embranchement de Pine Point, et il en résulte un renouvellement proportionnel du matériel sur les lignes principales.

Le sénateur REID: Dans le cas de la région des Montagnes, le total prévu est de \$15,039,800 alors que le coût qui est indiqué pour les dépenses prévues est de \$13,863,600.

M. CLEEVELY: Ce dernier chiffre représente le montant dépensé sur ce projet pendant l'année courante, c'est-à-dire dans ce cas, 1964. Le chiffre de 15 millions représente le coût total du projet. Dans cette partie du budget, les chiffres au-dessus de la ligne représentent le coût total des projets alors que les chiffres au-dessous de la ligne représentent les dépenses encourues pour ces projets pendant l'année 1964.

M. COOPER: Si je puis hasarder une autre explication, je dirais que le montant du dessus représente le coût total de tous les projets qui doivent être mis à exécution. Donc la partie supérieure représente le coût total des projets qui doivent être commencés, mais il se peut que l'ampleur et la durée de ces projets soient telles qu'ils ne puissent pas être terminés pendant l'année 1964, de sorte qu'il est prévu que seul, sera dépensé, le montant apparaissant à la ligne intitulée «dépenses» au bas de la page.

Le PRÉSIDENT: Sénateur Reid, vous remarquerez que sous la rubrique «région des Montagnes», le total des projets est d'environ 15 millions de dollars alors que le montant total qu'on prévoit dépenser en 1964 est seulement de 13.8 millions, tel qu'il apparaît à la ligne au-dessous. Le total de tous les chiffres qui apparaissent au bas de la page, représentant les dépenses prévues en 1964, est de 77.8 millions et ce montant se retrouve dans le bill; d'autre part, le montant total des projets est de 91.4 millions. Ceci veut dire qu'on avait en vue des projets de construction de voies pour un montant de 91 millions et qu'on s'attendait d'y dépenser seulement 77 millions au cours de l'année dernière.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): C'est parce que les projets n'ont pas été terminés?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. COOPER: Par exemple, si on commence à mettre un projet à exécution, le coût total devra en être donné, mais parce que ce projet pourra seulement être complété après deux ans, une partie du coût total ne sera pas incluse sous la rubrique «Dépenses prévues».

Le sénateur CONNOLLY (*Halifax-Nord*): En pratique, vous nous demandez d'autoriser la dépense de fonds dont la plus grande partie a déjà été dépensée par votre compagnie?

M. COOPER: Je crois que telle est en effet la situation monsieur le sénateur. Tous nos projets de construction pour l'année 1964 sont terminés en ce sens qu'il n'est plus possible de rien y faire.

Le sénateur BROOKS: Est-ce que la dépense d'une partie de ces fonds, que nous allons autoriser, n'a pas déjà été approuvée? Ne sommes-nous pas en train de réitérer une autorisation qui a déjà été donnée pour une partie des fonds l'année dernière?

M. COOPER: C'est là une réitération en tous points de l'approbation donnée par le gouverneur en conseil. Je crois que M. Cleevly peut me venir en aide. Il me faudrait en revenir à la page 1. Il y a trois colonnes dans le quadrilatère. Les projets de 1964 sont tous des nouveaux projets. Les montants apparaissant à la deuxième colonne, intitulée «Le coût d'achèvement des projets autorisés les années précédentes», représenteraient le reste des projets approuvés dans des budgets précédents.

Le PRÉSIDENT: Ce montant total était d'environ 91 millions de dollars dont vous avez dépensé à peu près 77 millions en 1964.

M. COOPER: Qui, nous avions prévu au budget que nous dépenserions environ 77 millions pendant l'année 1964.

Le sénateur PEARSON: Sommes-nous toujours un an en retard pour le budget?

M. COOPER: Non monsieur. Notre budget est présenté . . .

Le sénateur PEARSON: Votre budget est à date, mais je parlais de l'approbation du Parlement.

M. COOPER: Pendant les années où le Parlement n'était pas aussi occupé, je crois que notre budget vous était présenté normalement au printemps ou à l'été de l'année courante.

Le sénateur ASELTINE: Habituellement en mars?

M. COOPER: Habituellement en mars, mais en tout cas avant le premier juillet qui est la date d'expiration du budget de l'année précédente.

Le sénateur ISNOR: Monsieur Cooper, auriez-vous l'obligeance de vous reporter à la page 3, à la troisième colonne intitulée «La région du Saint-Laurent», où l'on cite un montant total de \$8,460,800. Quelle proportion de ce montant aura été rendue nécessaire par la Foire internationale?

M. COOPER: Aucune monsieur.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous d'autres questions à poser relativement à la page 3 où il est question des dépenses d'établissement dans diverses régions?

Le sénateur LAMBERT: Puis-je demander quelles sont les limites des diverses régions? Par exemple, il y a un item ici sous la rubrique de la région des Grands Lacs. Je me demande quelles sont les limites de cette région?

M. COOPER: La région des Grands Lacs s'étend jusqu'en amont des lacs.

Le sénateur LAMBERT: A partir de là commence la région des Prairies?

M. COOPER: La région des Prairies commence là et s'étend plus ou moins jusqu'à la frontière de la Saskatchewan.

Le sénateur LAMBERT: Elle comprend Winnipeg?

M. COOPER: Oui elle comprend Winnipeg. Le bureau chef de la région des Prairies est situé à Winnipeg.

Le sénateur PEARSON: Elle ne comprend aucune partie de la Saskatchewan?

M. COOPER: La région des Prairies?

Le sénateur PEARSON: Oui.

M. COOPER: Oh! oui monsieur.

Le sénateur PEARSON: Alors vous voulez dire la frontière de la Saskatchewan et de l'Alberta?

Le PRÉSIDENT: La frontière ouest de la Saskatchewan.

M. COOPER: Oh! oui monsieur, je vous demande pardon.

Le sénateur REID: Allez-vous vous présenter devant le Parlement pour demander de l'argent l'an prochain?

M. COOPER: Oui. Notre budget pour l'année 1965 a déjà été remis au ministère concerné et, en temps et lieu, il vous sera soumis sous la forme d'un bill, similaire à celui-ci, autorisant la prestation de fonds et la garantie de certaines valeurs.

Le PRÉSIDENT: Je crois comprendre que nous avons terminé la page 3. Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur PEARSON: A la page 3, il y a un item sous la rubrique «Grandes gares» au montant de \$3,193,000. Est-ce à Saskatoon?

M. CLEEVELY: Il s'agit de constructions nouvelles à Saskatoon, sénateur.

Le sénateur LAMBERT: Pour mon information personnelle, est-ce que les dépenses de Winnipeg sont comprises dans celles de la région des Prairies?

M. CLEEVELY: Oui, Winnipeg est inclus dans la région des Prairies.

Le sénateur LAMBERT: On a réduit les montants alloués pour la construction de gares, n'est-ce pas?

M. CLEEVELY: Pas que je sache monsieur le sénateur.

Le sénateur LAMBERT: Au sujet du déménagement projeté des quartiers généraux de Winnipeg à Montréal?

M. COOPER: Vous songez sans doute à Air Canada, monsieur?

Le sénateur LAMBERT: Il s'agit bien d'Air Canada. Je m'excuse, c'est un sujet connexe.

Le PRÉSIDENT: Si nous avons terminé la page 3, peut-être pourrions-nous passer à la page 4 où il est question en détail des constructions d'embranchements qui ont été autorisées les années précédentes. Dans la colonne de chiffres au bas de cette page, représentant les dépenses projetées pour l'année 1964, je vois le montant de \$500,000. Est-ce exact?

M. COOPER: Oui monsieur; et encore une fois, ce montant se retrouve à la page 1 du bill.

Le PRÉSIDENT: Oui. Des sommes minimales ont été dépensées en 1964 pour terminer la construction de ces divers embranchements.

Le sénateur PEARSON: Quelle est la longueur en milles du prolongement jusqu'à *Stall Lake* et *Optic Lake-Chisel Lake*?

M. COOPER: Huit milles jusqu'à *Stall Lake*, monsieur le sénateur.

Le sénateur BROOKS: Est-ce que l'embranchement *Nepisiguit-Brunswick Mines* sera bientôt terminé?

M. CLEEVELY: Il est terminé. Il ne reste que certains travaux de terrassement à faire.

M. COOPER: Cette ligne est en service mais peut-être pas au maximum de sa capacité.

Le sénateur BROOKS: Je vois que le montant autorisé pour ces dépenses est de \$1,442,000.

M. COOPER: A ce moment-là, nous prévoyions les dépenses pour 1964 de sorte qu'il est possible qu'une partie de cet argent a peut-être déjà été dépensée.

Le sénateur BROOKS: C'est ce que je pensais. La construction en était terminée mais cet argent a été dépensé?

M. COOPER: Oui monsieur, mais pas entièrement.

Le PRÉSIDENT: Alors, en pratique, on avait dépensé un montant de \$950,000 à la fin de 1963 et on se proposait de dépenser un montant de \$175,000 pendant l'année 1964?

M. COOPER: C'est le montant que l'on se proposait de dépenser en plus de ce qui avait été dépensé auparavant.

Le PRÉSIDENT: C'est-à-dire \$1,125,000, et vous dites que la ligne est maintenant terminée?

M. CLEEVELY: Oui.

Le PRÉSIDENT: Ils semblent l'avoir terminée en dépensant moins que prévu?

M. CLEEVELY: Oui c'est exact. Le problème avec les nouveaux embranchements, comme l'expérience l'a démontré, est que nous devons y revenir, refaire le ballast, etc.

Le PRÉSIDENT: Deux ou trois ans après?

M. CLEEVELY: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions sur la page 4 à propos de la construction d'embranchements? Et maintenant à la page 5, où il est question du budget du capital pour l'année 1964. Ceci est le budget pour le matériel de 1964. Que représente l'item se rapportant au matériel neuf mentionné à la page 5?

M. COOPER: Il représente l'achat de 1821 wagons. Pouvez-vous nous en donner un aperçu général monsieur Clevely?

M. CLEEVELY: Oui. Il s'agit de wagons plats, de wagons à deux ou trois étages, de wagons «gondole», et d'une façon générale, de tout genre de matériel requis pour le transport de marchandises.

M. COOPER: Le montant comprend l'achat de matériel neuf et les réparations du matériel déjà en service ou étant déjà la propriété de la compagnie.

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

Le sénateur PEARSON: Est-ce que l'exploitation de l'usine de potasse de la Saskatchewan entraîne des dépenses très élevées?

M. CLEEVELY: Oh! oui sénateur.

Le sénateur PEARSON: Parvenez-vous à subvenir à ses besoins? Je crois comprendre qu'il vous a fallu louer des wagons de compagnies américaines?

M. CLEEVELY: A première vue, je ne suis pas au courant de cela. Par contre, je sais que nous achetons du matériel neuf. Donc, ce nouveau matériel servira à combler les vides, s'ils existent, de sorte que les wagons américains pourront être remis, s'il est vrai qu'on en a loué.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions au sujet du matériel à la page 5? Y a-t-il des questions au sujet de la page 6 concernant les hôtels?

Le sénateur ISNOR: Monsieur Cooper, pouvez-vous nous donner une idée de ce que représente l'item de \$189,500 pour des améliorations à l'hôtel Nova Scotia?

M. CLEEVELY: Il s'agit d'un programme de modernisation qui consistera à meubler et à rénover la salle à manger et les deuxième, quatrième et cinquième étages et à remettre à neuf et à meubler 64 chambres aux troisième, quatrième et cinquième étages de la vieille aile, et à acheter de l'ameublement et du matériel additionnel.

Le sénateur ISNOR: Prévoit-on de nouvelles facilités de stationnement?

M. CLEEVELY: Non, sénateur, seulement l'achat de meubles et de choses semblables; il s'agit d'ameublement, de modernisation et de rénovation.

Le sénateur REID: Est-ce que l'administration du Château Laurier est rentable ou se solde-t-elle par des pertes annuelles?

M. COOPER: Vous n'avez pas d'état de compte détaillé à ce sujet, n'est-ce pas, monsieur Cleevely?

Le sénateur REID: Vous vous proposez d'y dépenser \$1,203,000?

M. CLEEVELY: Oui.

Le sénateur LAMBERT: Pourrais-je demander jusqu'à quel point l'administration de ces hôtels est profitable?

Le PRÉSIDENT: L'administration des hôtels?

Le sénateur LAMBERT: Oui. Je crois comprendre que deux d'entre eux font des profits, le «Château Laurier» et le «Nova Scotian».

M. COOPER: Dans l'ensemble, je crois que leur administration est rentable et qu'ils font des profits.

Le sénateur REID: Les prix de quelques-uns d'entre eux sont assez élevés de toutes façons.

M. COOPER: Naturellement, les gens qui voyagent exigent beaucoup de service de nos jours.

Le sénateur REID: Et ils paient pour cela.

M. COOPER: Et il semble qu'ils préfèrent payer que de s'en passer.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Je remarque que certains de ces hôtels semblent avoir dépensé beaucoup plus que le montant qu'ils se proposaient de dépenser pendant l'année 1964. Le «Château Laurier» a dépensé \$200,000 de plus que prévu et le «Jasper Park Lodge» a dépensé près d'un demi million de plus que prévu. Pouvez-vous nous dire pourquoi?

Le PRÉSIDENT: Je ne comprends pas très bien sénateur.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Le montant des dépenses prévues pour 1964 se trouve à la dernière colonne. Si on le compare avec le coût total de tout le travail, on a dépensé plus que le montant prévu.

M. COOPER: Ce montant n'est pas plus élevé que celui indiqué à la troisième colonne monsieur.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): A la troisième colonne qui représente le montant total pour le «Château Laurier», il était prévu des dépenses de \$1,203,000.

M. COOPER: Dont on avait l'intention de dépenser \$1,003,000 en 1964.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Oh! je vois; mais même à cela, on a dépensé plus que prévu.

M. COOPER: Pour en revenir à la question de la rentabilité de l'administration des hôtels, j'ai ici un bilan qui indique que le revenu net des hôtels pour l'année 1964 serait de l'ordre de 1.9 million, par comparaison avec 1.4 million l'année précédente.

Je crois pouvoir dire que même si certains de ces hôtels ont perdu de l'argent, les fonds additionnels que l'on se propose de dépenser ne le seraient pas pour leur faire perdre plus d'argent mais plutôt pour améliorer leur rendement.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Est-ce que le «Jasper Park Lodge» est une entreprise profitable?

M. COOPER: Oui le «Jasper Park Lodge» est une entreprise profitable.

Le sénateur ISNOR: Peut-être pourriez-vous nous dire quels sont les hôtels qui font un profit net?

M. COOPER: Ce n'est pas tout à fait de mon domaine monsieur. Je me demande si M. Cleevely pourrait m'aider.

M. CLEEVELY; Voulez-vous attendre un instant sénateur? Je vais voir si j'ai ici ce renseignement.

Le PRÉSIDENT: Pendant que vous cherchez ce renseignement, y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur ISNOR: J'ai posé cette question à cause du bill que nous avons adopté hier qui aura pour résultat d'accroître les dépenses d'administration des hôtels, vous vous en souviendrez.

Le sénateur LAMBERT: Le code du travail.

M. COOPER: Dans un endroit comme le «Jasper», ces dépenses additionnelles seraient très élevées parce que le personnel du «Jasper» est composé pendant l'été de jeunes gens qui sont désireux et prêts à travailler pendant de longues heures et qui obtiennent la plus grande partie de leurs gains sous forme de pourboires.

Le PRÉSIDENT: Les honorables sénateurs se souviendront que le gérant général des Hôtels du National-Canadien a témoigné devant le Comité permanent des banques et du commerce et nous a affirmé que si ces hôtels étaient soumis au nouveau code du travail, ils seraient peut-être dans l'obligation de fermer leurs portes.

Le sénateur ISNOR: Oui, c'est la raison pour laquelle j'ai soulevé cette question à ce moment-ci.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois que nous puissions faire quoi que ce soit à ce sujet.

Le sénateur ISNOR: Non.

Le sénateur LAMBERT: Est-ce que les contrats requis pour les travaux de réfection de ces hôtels sont remplis par les services de la compagnie ou est-ce qu'ils sont donnés à des organismes extérieurs?

M. COOPER: Je crois que la plus grande partie de ces contrats pour les travaux de réfection ou de rénovation sont donnés à des organismes hors de la compagnie.

Le sénateur LAMBERT: Ce sont des contrats à prix variables selon le coût?

M. COOPER: Non, ce sont des contrats forfaitaires et non pas des contrats à prix variables.

Le sénateur ISNOR: Vous auriez la chance d'obtenir des contrats forfaitaires pour des travaux de réparations de ce genre.

M. COOPER: Il se peut que je sois optimiste en disant que ce sont des contrats forfaitaires mais je suis certain que le prix de chacun est déterminé à l'avance.

Le sénateur ISNOR: Habituellement on ne donne à l'avance qu'une estimation.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Cleevely, avez-vous réussi à trouver les montants des profits et pertes de chaque hôtel?

M. COOPER: J'ai ici un bilan sur le rendement de chaque hôtel donnant les revenus nets, compte tenu de la dépréciation mais non des intérêts.

Le PRÉSIDENT: Pour quelle année?

M. COOPER: Pour l'année 1964. Il semblerait que les hôtels qui ont fait un profit sont le «Charlottetown», qui a été vendu en 1964 . . .

Le PRÉSIDENT: Le «Charlottetown» a été vendu?

M. COOPER: Oui, il a été vendu à une entreprise locale qui est je crois la *Highland Development Limited*, de sorte que cet hôtel n'est plus la propriété du National-Canadien. Le «Jasper Park Lodge» a fait un profit net. Le «MacDonald» à Winnipeg . . .

Le PRÉSIDENT: Le «MacDonald» est à Edmonton.

M. COOPER: Oui je m'excuse, j'aurais dû le savoir. Les hôtels «Newfoundland» à St. John's et le «Nova Scotian» ont aussi fait un profit.

Le sénateur LAMBERT: Comment le «Château» se compare-t-il à ces hôtels?

M. COOPER: Le «Château» a eu un déficit net pendant l'année 1964.

Le sénateur REID: Le «Château» a encore eu un déficit, de combien cette fois?

M. COOPER: Mes chiffres ne l'indiquent pas. Le rendement du «Château» s'est amélioré d'une façon appréciable pendant l'année 1963 mais pas suffisamment pour éliminer complètement les déficits.

Le sénateur REID: Avez-vous des chiffres au sujet de l'hôtel «Vancouver»?

M. COOPER: Non je n'en ai pas. L'hôtel «Vancouver» a été administré en 1964 conjointement par le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Oh! j'ai ici un montant qui indique que le «Vancouver» a eu un déficit net. Je ne suis pas tout à fait sûr de ce que représente ce montant, mais il doit représenter la part du National-Canadien; mais le «Vancouver» perdait de l'argent et je crois, sans toutefois avoir de preuves à l'appui, qu'une des raisons pour lesquelles le National-Canadien a repris la responsabilité exclusive de l'administration du «Vancouver», mettant ainsi fin à la participation du Pacifique-Canadien, est que ce partage d'intérêts créait certaines difficultés.

Le sénateur REID: Est-ce qu'on se propose de construire ou nouvel hôtel là-bas?

M. COOPER: Autant que je sache, le National-Canadien n'en a pas l'intention.

Le PRÉSIDENT: Peut-être le premier ministre Bennett en a-t-il l'intention.

Le sénateur REID: Attendez qu'il obtienne sa banque!

Le sénateur ISNOR: Quel a été le rendement du «Fort Garry» et du «Bessborough»?

M. CLEEVELY: Le «Fort Garry» et le «Bessborough» ont tous les deux été en déficit.

Le sénateur BROOKS: Quel est le montant de ce déficit?

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il serait peut-être préférable de ne pas trop entrer dans les détails à ce sujet. Cela risquerait de mettre ces messieurs dans l'embarras. Je crois que nous avons tous les renseignements que nous sommes en droit d'obtenir à ce sujet.

Le sénateur ISNOR: Cinq hôtels ont réalisé des profits et quatre sont en déficit.

M. CLEEVELY: Oui. Mais en toute justice, il faut aussi dire qu'à cause du programme important de rénovation en cours, des sommes considérables sont dépensées pour l'entretien. Il faut tenir compte de ce facteur en calculant les dépenses de ces hôtels.

Le sénateur ISNOR: Mon intention n'était pas du tout de faire des critiques. Ma prochaine question est peut-être hors de propos, monsieur le président, mais je me demandais s'il y avait des chiffres disponibles qui permettraient de faire une comparaison entre le rendement du «Reine Elisabeth» et celui de l'hôtel à Hamilton qui est la propriété des entreprises Hilton. A-t-on fait un profit net?

Le sénateur LAMBERT: Est-ce que la propriété est louée aux entreprises Hilton?

M. COOPER: Il ne s'agit pas d'un contrat de location mais bien d'administration. Le mot «louer» n'est pas juste; l'hôtel est administré par les entreprises Hilton par suite d'un contrat d'administration.

Le sénateur ISNOR: Je crois comprendre que leur administration de cet hôtel s'est soldée par des profits substantiels.

M. COOPER: Le National-Canadien obtient une proportion importante de ces profits.

Le sénateur ISNOR: Quelle est la comparaison entre le rendement de cet hôtel et celui du «Nova Scotian» en Nouvelle-Écosse qui est naturellement de moindre envergure?

M. COOPER: C'est une entreprise tout à fait différente.

Le sénateur LAMBERT: Puis-je demander si l'hôtel Hilton près de l'aérogare relève indirectement du National-Canadien?

M. COOPER: Tel que je le comprends, le National-Canadien n'a aucun intérêt dans l'hôtel Hilton près de Dorval.

Le PRÉSIDENT: Air Canada non plus.

M. COOPER: Non.

Le sénateur LAMBERT: Je peux dire quelque chose à ce sujet parce que c'est un excellent hôtel. Les chambres et le service sont de première classe et l'hôtel améliore l'aspect général de l'aéroport.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions concernant la page 6? Nous en revenons maintenant à la page 7. Cette page traite des placements dans des compagnies affiliées. A-t-on des commentaires à ce sujet? Le montant total que l'on se propose d'y investir est de 1 million et il y a cinq compagnies affiliées.

M. COOPER: Je ne veux pas vous priver de certains renseignements, mais je ne suis pas très au courant de cette question. Je peux seulement dire à tout hasard qu'il s'agit de placements de peu d'importance dans chacune de ces compagnies et qui sont probablement requis pour défrayer les dépenses d'établissement.

Le PRÉSIDENT: De toutes façons, il ne s'agit pas d'un item majeur, à moins que quelqu'un ait des questions s'y relatant.

Passons alors à la page 8 où il est question, et des remboursements, et de ré-émissions pour l'année se terminant le 31 décembre 1964. Ceci se rattache au bilan du capital.

M. COOPER: Il s'agit d'émissions de valeurs arrivant à échéance dans le cours de l'année 1964—une émission très importante d'obligations.

Le sénateur ASELTINE: Comment les traite-t-on lorsqu'elles arrivent à échéance?

M. COOPER: Par ré-émission, en autant qu'il n'y a pas de fonds disponibles pour les rembourser. Dans ces circonstances, il nous faudrait ré-émettre ces valeurs ou emprunter de l'argent de nouveau, soit du Gouvernement, soit du public, selon le cas. Je crois qu'il y a eu une diminution du montant de la dette, mais pas de l'ordre de 200 millions.

Le sénateur ASELTINE: Ce qui me préoccupe, c'est la situation financière générale de la compagnie du National-Canadien. J'aimerais obtenir des renseignements à ce sujet avant que ne se termine les délibérations de ce Comité. C'est là un aspect important parce que j'ai déjà fait allusion, vous vous en souviendrez, à la mise en vigueur d'un nouveau système que serait plus apte à permettre à la compagnie de faire des profits sans encourir ces déficits annuels. C'est pourquoi je me demande s'il nous serait possible d'obtenir plus de renseignements sur cet aspect particulier de l'entreprise.

M. COOPER: Il y a eu récemment des remboursements de dettes. Je crois que nous avons ici des chiffres qui indiquent qu'il y a eu une diminution du montant de la dette, si l'on compare ce qu'il était à la fin de l'année 1964 avec les chiffres correspondants de l'année 1963, et que par conséquent il y a eu des remboursements effectués en 1963.

Le sénateur ASELTINE: N'y a-t-il pas eu au début de la décennie commençant en 1950 un certain refinancement?

M. COOPER: Oui monsieur, il y a eu en 1952 la loi sur la révision du capital. Il y a naturellement un roulement et des changements continuels dans le montant de la dette, mais il s'est produit en 1952 un refinancement important et une capitalisation, et des recommandations similaires ont été faites récemment.

Le sénateur ASELTINE: Je crois comprendre que M. Gordon voudrait bien avoir un autre refinancement.

M. COOPER: Je crois que vous avez raison. Je ne suis pas au courant des détails, mais les recommandations de M. Gordon, telles qu'éventuellement approuvées par le Gouvernement, seront mises en vigueur.

Le sénateur ASELTINE: Pouvez-vous nous dire quelles sont actuellement les obligations et la dette totale des Chemins de fer Nationaux?

Le PRÉSIDENT: La dette capitalisée sénateur?

M. COOPER: Le rapport que j'ai en mains indique que la dette, au 31 décembre 1964, s'élevait à 1,780 millions de dollars. Ceci représente 11 millions de moins que le montant correspondant pour l'année précédente, c'est-à-dire au 31 décembre 1963. Il semble que la dette soit de 11 millions moins élevée.

Le sénateur LAMBERT: Quel aurait été le montant de la consolidation en 1952, vous en souvenez-vous?

M. COOPER: Il est très substantiel et compliqué. Je crains de vous induire en erreur en essayant de l'expliquer.

Le sénateur LAMBERT: C'était simplement pour dégager les Chemins de fer Nationaux d'une partie de leurs obligations à la suite de la fusion de certaines lignes.

M. COOPER: Il s'agissait de certaines obligations dont les Chemins de fer Nationaux avaient été responsables depuis toujours et dont on a jugé bon de se défaire.

Le sénateur ISNOR: Ceci a été la première grande réalisation financière de M. Gordon si je me souviens bien, et je crois, monsieur le président, que même si nous n'approuvons pas toujours l'administration du National-Canadien, je dois dire ici que M. Gordon, à mon avis, a fait un excellent travail au cours des quinze dernières années; je suis heureux de constater que cette période a été prolongée pour 18 mois encore. Je crois que ceci devrait être consigné.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'examiner davantage la situation financière générale des Chemins de fer Nationaux du Canada en rapport avec ce bill.

Le sénateur ASELTINE: Je voudrais seulement avoir un aperçu général de la répartition de la dette.

Le PRÉSIDENT: Nous aurons le rapport annuel et le bilan le mois prochain, ce qui nous fournira tous les renseignements. Mais je ne crois pas que nous puissions aller plus loin pour le moment.

Le sénateur ASELTINE: Je crois que ceci est exact. Nous ne pouvons pas faire grand-chose à ce sujet. Mais je parlais de l'aspect du refinancement de la dette globale et j'espérais que ceci pourrait se faire bientôt pour éviter d'avoir à refinancer chaque année la compagnie par une affectation de fonds pour combler le déficit. De toute façon, que fait-on à propos de ces déficits?

M. COOPER: Les déficits sont comblés par des crédits parlementaires.

Le sénateur ASELTINE: Ces crédits votés par le Parlement le sont-ils dans les prévisions supplémentaires?

M. COOPER: Comprises dans les prévisions annuelles.

Le sénateur ASELTINE: Ceux-ci sont absorbés par le Gouvernement du Canada et annulés, est-ce exact?

M. COOPER: Et bien oui, ils sont payés par le Gouvernement fédéral. La loi des Chemins de fer Nationaux prévoit que les déficits d'administration ne seront pas capitalisés. Ceci est écrit dans notre loi spéciale. De même, les recettes ne sont pas gardées.

Le sénateur ASELTINE: On traite de cette question à l'article 9 du bill.

M. COOPER: Les dispositions concernant le déficit, s'il y en a un, se trouvent à l'article 9, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Je crois sénateur que l'idée générale que nous avons eue au cours des deux ou trois dernières années, en ce qui concerne le National-Canadien, est que des déficits d'administration de l'ordre de 30 ou 40 millions de dollars sont payés par l'État et amortis; mais quant aux dépenses d'établissement, la compagnie des Chemins de fer semble en mesure de se procurer elle-même les fonds nécessaires.

Le sénateur BROOKS: Il s'agit donc plus ou moins d'une subvention, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: J'imagine.

M. COOPER: Alors il s'agit surtout d'assurer le service dans plusieurs régions où il ne saurait être question de le faire sur une base commerciale.

Le PRÉSIDENT: Oui. Y a-t-il d'autres questions se rapportant à la page 8 au sujet des retraits et des remboursements? Sinon, nous passons au budget d'administration pour l'année 1964, qui est à la page 9.

Le sénateur ASELTINE: Je crois que nous avons déjà traité de ce sujet, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Oui, il s'agissait du budget projeté. Apparemment ils ont fait un peu mieux que prévu dans leur budget. Le déficit était de 38.7 millions au lieu de 39.5 millions, n'est-ce pas vrai?

M. COOPER: Oui, c'est aussi mon avis.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions concernant la page 9? Nous passons maintenant à Air Canada à la page 10.

Le sénateur ISNOR: J'aurais une question seulement à la page 9. On y indique le total des charges invariables des Chemins de fer et on y lit ensuite: «Moins \$11,900,000 pour Air Canada». Est-ce que cela veut dire qu'ils ont fait un profit l'année dernière?

M. COOPER: Non monsieur. Peut-être pourrais-je demander à M. Kendall de me venir en aide ici, mais je crois comprendre que le montant total des charges invariables dans la dette capitalisée du National-Canadien était de 75.8 millions de dollars, dont 11.9 millions étaient des intérêts sur de l'argent emprunté pour le compte d'Air Canada et donc payables par Air Canada, de sorte que le montant net des charges invariables du National-Canadien serait de 63.9 millions.

M. G. J. KENDALL, *agent en chef du budget à Air Canada*: Ceci est en fait l'intérêt payé sur les emprunts d'Air Canada au National-Canadien.

M. COOPER: Oui, c'est la part d'Air Canada des intérêts sur la dette apparaissant comme celle du National-Canadien, car le National-Canadien emprunte l'argent pour les deux compagnies.

Le PRÉSIDENT: Quand nous arriverons à la page 10 où il est question de *Trans-Canada Air Lines*—ou devrions-nous dire Air Canada maintenant?—nous entendrons M. Kendall qui est l'agent en chef du budget.

M. COOPER: Oui. A cette page nous en revenons aux emprunts. A la page 8, il a été question des dépenses d'établissement, la page 9 contient un rapport sur les revenus, et la page 10 nous indique quelle sera l'ampleur prévue de l'autorisation d'emprunts requise par Air Canada pour les six premiers mois de l'année 1965.

Le PRÉSIDENT: Cela fait partie du montant de 72 millions qui se trouve à l'article 3 (1) b) à la page 2 du bill?

M. COOPER: Oui, le montant de 5 millions de dollars s'ajoute à celui de 67 millions; il y a une note explicative dans le bill à ce sujet mais il arrive qu'elle se trouve à la page précédente. Quoiqu'il en soit, cette note a trait à l'article sur les emprunts à la page 3.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser à M. Kendall à la page 10 au sujet de l'autorisation de financement requise par Air Canada? Y a-t-il d'autres questions d'ordre général au sujet d'Air Canada que les honorables sénateurs aimeraient poser?

Comme je l'ai expliqué à la Chambre hier, c'est notre chance annuelle de poser des questions relatives au National-Canadien et à Air Canada.

Le sénateur ISNOR: Je suppose que M. Cooper n'est pas en mesure de répondre à une question que j'ai à poser, mais je vais quand même le faire. Messieurs Gordon et McGregor ont-ils pensé à une séparation réelle entre le National-Canadien et Air Canada?

M. COOPER: D'après ma propre expérience avec notre compagnie, je dirais qu'en pratique il existe une séparation très réelle entre l'administration des deux entreprises. A ma connaissance les mêmes personnes sont en même temps à l'emploi des deux compagnies seulement dans un ou deux services de moindre importance, où l'emploi en commun de mêmes facilités résulte d'une façon évidente en une économie. L'une et l'autre ont d'abord leurs intérêts particuliers à coeur, mais elles collaborent dans la mesure du possible.

Le sénateur ISNOR: Une administration commune élimine naturellement un certain degré de concurrence, n'est-ce pas?

M. COOPER: Pas à ma connaissance, sénateur.

Le sénateur LAMBERT: Puis-je rappeler au président et aux membres du Comité qu'à plusieurs reprises on a demandé ici même à M. Gordon la même question au sujet des relations entre Air Canada et le National-Canadien. A ces occasions, il a simplement indiqué que les deux compagnies avaient très peu à faire l'une avec l'autre de sorte que je conclurais qu'à son avis, il était tout à fait satisfaisant que les deux fonctionnent sur une base complètement individuelle. Cependant la question se pose. Il appartient au Gouvernement d'en décider. Voilà ce qui en est.

M. COOPER: Je le crois. A mon avis, il n'y a aucun indice que la concurrence entre les deux en serait diminuée. En pratique, le genre de service fourni par les deux compagnies est suffisamment différent pour que la question ne se pose pas d'une façon très concrète.

Le PRÉSIDENT: Lorsqu'on a fondé Air Canada, on a eu l'idée de rendre copropriétaires les deux compagnies de chemins de fer et c'est probablement là la raison pour laquelle la compagnie a débuté de cette façon. Quand le Pacifique-Canadien a refusé d'assumer la responsabilité de la part qui lui était destinée, alors la compagnie est devenue une filiale du National-Canadien et l'est demeurée depuis lors. Je crois que c'est ainsi que cela s'est passé.

Maintenant que nous avons traité du budget, l'occasion est donnée aux honorables sénateurs de poser des questions générales au sujet de la direction et de l'administration des Chemins de fer Nationaux s'ils le désirent.

Le sénateur PEARSON: Est-il question de discontinuer le trans-continental? Il semble y avoir des rumeurs continuelles à l'effet que la compagnie tente de mettre un terme à son service de trains de passagers.

M. COOPER: Je ne crois pas que ce soit l'attitude du National-Canadien. Nous nous efforçons d'améliorer nos services de trains de passagers et de les rendre plus efficaces.

Le PRÉSIDENT: Je vais poser une question dans le même ordre d'idées. Je me demande si M. Cooper est une mesure de nous dire quels ont été les résultats jusqu'à présent des efforts en ce sens qui nous apparaissent comme étant très sincères et fructueux, si j'en juge par le nombre de passagers voyageant dans les trains. Quels en ont été les résultats financiers? Comment s'en tire-t-on?

M. COOPER: Je n'ai pas de chiffres pour vous donner une idée des résultats nets. Je sais qu'il s'est produit une augmentation spectaculaire du nombre de passagers et une augmentation appréciable des revenus. Les tarifs ont baissé, mais à cause du nombre accru des passagers, les revenus ont certainement augmenté.

Le sénateur ASELTINE: Vous voulez parler de cette affaire des tarifs des jours rouges, blancs et bleus?

M. COOPER: D'une façon générale, les tarifs des jours rouges, blancs et bleus ont attiré les passagers.

Le sénateur ASELTINE: Ils sont tellement populaires qu'il est devenu difficile d'obtenir une réservation.

M. COOPER: Oui, il est difficile de se convaincre soi-même que c'est une bonne chose lorsqu'on vous dit: «Non, nous n'avons pas de couchette pour vous ce soir».

Le sénateur ASELTINE: Si je désire obtenir une réservation, je dois m'y prendre un mois d'avance et acheter mon billet avant qu'on ne me laisse monter à bord du train.

M. COOPER: On a apporté en même temps des modifications aux tarifs et modernisé les services, et d'une façon générale . . .

Le sénateur ASELTINE: Je parlais du service transcontinental.

M. COOPER: Oui, je crois qu'il y a une attitude tout à fait nouvelle vis-à-vis du service des passagers.

Le sénateur REID: Est-ce que vos laissez-passer sont reconnus comme valables dans les trains?

Le sénateur ASELTINE: Oh! oui, mais les nouveaux tarifs ont eu pour résultat de remplir toutes les places, de sorte qu'il est difficile d'obtenir une réservation.

Le sénateur LAMBERT: Je présume que la région principale où sont fusionnés les services des deux compagnies est entre Toronto et Montréal où nous avons les trains en commun.

M. COOPER: Les trains en commun qui circulent dans cette région fonctionnent sur la base des tarifs des jours rouges, blancs et bleus.

Le sénateur LAMBERT: Est-ce que cette région va jusqu'à Windsor?

M. COOPER: Non, monsieur, seulement Montréal-Toronto. Le territoire où fonctionnent les trains en commun se termine à Toronto.

Le sénateur LAMBERT: Est-ce la seule région où les services fonctionnent en commun?

Le PRÉSIDENT: Non, il y a Montréal-Québec.

M. COOPER: Oui, et Toronto-Ottawa.

Le sénateur LAMBERT: Cette région dépend, je suppose, des caractéristiques physiques des deux tracés ferroviaires. Il est plus économique et plus pratique de fonctionner de cette façon dans cette région. S'il était possible de faire de même dans l'Ouest du Canada, ce serait tout à fait différent, mais ce n'est pas possible à cause du fait que les deux tracés sont très éloignés l'un de l'autre—Prince Rupert, Winnipeg, Vancouver.

Le sénateur ISNOR: M. Gordon et la compagnie du National-Canadien devraient être reconnaissants au Comité des Transports et des Communications du Sénat de lui avoir, il y a quelques années, alors que M. Gordon se plaignait du rendement du «*Ocean Limited*» et du transcontinental vers l'Ouest, suggéré, par l'entremise d'un membre de ce Comité, d'adopter les méthodes en cours dans les grandes entreprises commerciales et de faire de la publicité pour stimuler les affaires. Par suite de ces suggestions, il a mis en vigueur ces tarifs des jours rouges, blancs et bleus et les prix forfaitaires pour les réservations et les repas. Je crois que cela a contribué à l'augmentation du nombre des passagers du National-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Cela n'a pas seulement contribué à l'augmentation du nombre des passagers, mais aussi à rehausser l'idée que se faisait le public de la compagnie.

Le sénateur ISNOR: Oui.

Le PRÉSIDENT: Le public est maintenant convaincu que la compagnie fait des efforts pour le servir.

S'il n'y a plus de questions, nous allons procéder à l'adoption du bill.

Le sénateur REID: Oui.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter l'article 1 qui est le titre abrégé? Adopté. Allons-nous adopter l'article 2 contenant les définitions, il n'y a rien là-dedans? Adopté. Allons-nous adopter l'article 3 où il est question des dépenses d'établissement? Je crois que nous avons eu une explication très claire de cet article. L'article 3 est adopté.

Le sénateur REID: Comment ce montant de \$150 millions se compare-t-il à celui de l'an dernier; est-il plus ou moins élevé?

M. COOPER: La loi antérieure de financement et de garantie était pour une période de deux ans, c'est-à-dire pour les années 1962 et 1963.

M. CLEEVELY: Le montant correspondant pour l'année 1963 était de \$141 millions.

Le PRÉSIDENT: Vous voyez cela dans les deux dernières colonnes à la page 1.

Le sénateur REID: Je me demandais si nous augmentions le montant total.

M. CLEEVELY: Non, parce que même le montant de 155 millions de dollars reste dans les limites des fonds que la compagnie peut se procurer elle-même comme nous n'accomplirons pas tout ce travail.

Le PRÉSIDENT: Dans les deux dernières colonnes à la page 1, on lit que le montant des dépenses pour l'achat de propriétés ferroviaires en 1964 est de 77 millions en comparaison avec 89 millions en 1963. D'autre part, la compagnie a dépensé en 1964 beaucoup plus pour l'achat de matériel qu'en 1963, 55 millions en comparaison avec 18 millions. Les deux totaux correspondants sont donnés plus bas, 155 millions pour 1964 en comparaison avec 141 millions pour 1963.

M. Cooper attire mon attention encore une fois sur la question de savoir si nous devrions changer le nom de «*Trans-Canada Air Lines*» pour celui de «*Air Canada*». Notre légiste a un commentaire à faire à ce sujet. Que dit la loi au sujet du changement de nom monsieur Hopkins?

M. HOPKINS: La loi qui a été adoptée récemment dit:

Chaque fois que dans la loi sur les *Trans-Canada Air Lines*, ou dans toute autre loi du Canada, ou dans tout autre règlement, ordonnance, acte, contrat, bail ou autre document, se trouvent les mots «*Trans-Canada Air Lines*» ou «*Lignes aériennes Trans-Canada*» ou «*Trans-Canada*», il leur sera substitué les mots «*Air Canada*».

La loi est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1965 et je suppose que ce bill a dû être rédigé avant cette date. La loi dit:

Cette loi entrera en vigueur au jour fixé par proclamation . . . Le jour fixé est le 1^{er} janvier 1965.

M. Cooper me dit que ce bill a été lu pour la première fois à la Chambre des Communes en novembre l'an dernier.

Le PRÉSIDENT: Peut-être que dans le cas présent il n'est pas nécessaire de faire un amendement maintenant parce que cela voudrait dire que le bill devrait être renvoyé à la Chambre des Communs. Etes-vous d'accord?

M. HOPKINS: En pratique la compagnie peut se servir des expressions «*Air Canada*»; «*Trans-Canada Air Lines*»; «*Lignes aériennes Trans-Canada*» ou de n'importe quelle abréviation d'icelles. C'est-à-dire que la compagnie peut se servir de n'importe laquelle de ces expressions, mais personne d'autre ne peut s'en servir. Quel est votre avis monsieur Cooper? Pensez-vous que le bill devrait être modifié?

M. COOPER: Je préférerais que le changement soit fait. Si le chapitre 2 des statuts de la présente session nous indique que le changement de nom doit être fait, il semblerait plutôt anormal qu'une loi soit adoptée en mars 1965 contenant l'appellation incorrecte. Il ne fait aucun doute que le nom de la compagnie a été changé même si cette même compagnie, pour des raisons d'économie et de convenance, peut continuer à employer son ancienne appellation pendant une période intérimaire.

Le sénateur PEARSON: Le résultat serait-il de retarder l'adoption de ce bill? Il devra être renvoyé à l'autre Chambre si nous l'amendons de cette façon maintenant.

Le PRÉSIDENT: Il faudrait le renvoyer à l'autre Chambre. Je ne crois pas que cela prendra plus qu'une ou deux minutes à l'autre Chambre.

Le sénateur ISNOR: Il serait préférable d'y apporter les changements requis.

Le sénateur McKEEN: Si vous voyiez ce qui se passe dans l'autre Chambre, vous ne croiriez pas que les changements puissent être adoptés en une semaine.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est-il d'avis que le changement soit fait?

Les honorables SÉNATEURS: Oui.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): J'appuie.

Le PRÉSIDENT: A l'article 3 (1) *b*), où elle se trouve à deux reprises, et aussi à l'article 3 (2) *a*), l'appellation Lignes aériennes Trans-Canada sera changée pour la nouvelle appellation.

Adopté.

Allons-nous adopter l'article 4 avec le changement d'appellation requis à cet article? Adopté.

Allons-nous adopter l'article 5 traitant des garanties? Adopté.

Allons-nous adopter l'article 6 traitant des prêts avec le changement d'appellation? Adopté.

Allons-nous adopter l'article 7 traitant du pouvoir d'aider d'autres compagnies? Adopté.

Allons-nous adopter l'article 8 traitant du produit qui doit être versé au ministre des Finances à titre de fiduciaire? Adopté.

Allons-nous adopter l'article 9? Adopté.

Allons-nous adopter l'article 10 avec le changement d'appellation? Adopté.

Le sénateur REID: Puis-je demander encore une fois quelle est la nouvelle appellation?

Le PRÉSIDENT: C'est Air-Canada avec un trait d'union. Non, je crois comprendre qu'il n'y a pas de trait d'union.

M. HOPKINS: Dans la copie que j'ai, il y a un trait d'union. J'aimerais vérifier.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous pouvons laisser cela à la discrétion de notre légiste qui après vérification, se servira de l'expression correcte.

Allons-nous adopter l'article 11?

Les honorables SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 12?

Les honorables SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 13?

Les honorables SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 14 nomme les auditeurs Touche, Ross, Bailey et Smart pour l'année 1965.

Allons-nous adopter l'article 14?

Les honorables SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le préambule?

Les honorables SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le titre?

Les honorables SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Vais-je renvoyer le bill avec ces amendements?

Les honorables SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup, messieurs et honorables sénateurs.

Le Comité s'ajourne.

(3)



Deuxième session de la vingt-sixième législature
1964 - 1965

LE SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ PERMANENT
DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Auquel a été déferé le bill suivant:

Bill C-137, intitulé: Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada, depuis le 1^{er} janvier 1964 jusqu'au 30 juin 1965, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada.

Président: L'honorable A. K. HUGESSEN

SÉANCE DU JEUDI 18 MARS 1965

RAPPORT DU COMITÉ

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1965

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: l'honorable Adrian K. Hugessen

les honorables sénateurs

Baird	Macdonald (<i>Brantford</i>)
Beaubien (<i>Provencher</i>)	McCutcheon
Bouffard	McGrand
Bradley	McKeen
Buchanan	McLean
Connolly (<i>Halifax-Nord</i>)	Méthot
Croll	Molson
Dessureault	Monette
Dupuis	Paterson
Farris	Pearson
Fournier (<i>Madawaska-Restigouche</i>)	Philips
Gélinas	Power
Gershaw	Quart
Gouin	Reid
Haig	Robertson
Hayden	Roebuck
Hollett	Smith (<i>Kamloops</i>)
Hugessen	Smith (<i>Queens-Shelburne</i>)
Isnor	Stambaugh
Jodoin	Thorvaldson
Kinley	Veniot
Lambert	Vien
Lang	Welch
Lefrançois	Woodrow—(47)

Membres d'office

Brooks

Connolly (*Ottawa-Ouest*)

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat en date du jeudi 9 mars 1965.

«Conformément à l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Cook propose, appuyé par l'honorable sénateur Lang, que le Bill C-137, intitulé: «Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada, depuis le 1^{er} janvier 1964 jusqu'au 30 juin 1965, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada», soit lu la deuxième fois.

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Cook propose, appuyé par l'honorable sénateur Rattenbury, que le bill soit déféré au Comité permanent des transports et des communications.

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat,
J. F. MacNeill.

Extrait des Procès-verbaux du Sénat en date du jeudi 16 mars 1965.

«Conformément à l'Ordre du jour, le Sénat aborde l'examen du rapport du Comité permanent des transports et des communications concernant le Bill C-137, intitulé: «Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada, depuis le 1^{er} janvier 1964 jusqu'au 30 juin 1965, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada.»

L'honorable sénateur Hugessen propose, appuyé par l'honorable sénateur Léonard, que le rapport ne soit pas adopté maintenant, mais qu'il soit renvoyé au Comité permanent des transports et des communications pour supplément d'examen.

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat,
J. F. MacNeill.

RAPPORT DU COMITÉ

JEUDI 18 mars 1965

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le Bill C-137, intitulé: «Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada, depuis le 1^{er} janvier 1964 jusqu'au 30 juin 1965, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada», rapporte que le Comité, après avoir étudié de nouveau ce bill, l'a chargé d'en faire rapport au Sénat sans amendement.

Respectueusement soumis.

Le président,
A. K. Hugessen.

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 18 mars 1965

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 h. 15 du matin.

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen (*président*), Bouffard, Brooks, Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Gouin, Haig, Hayden, Hollett, Isnor, Kinley, Lang, McCutcheon, McGrand, Pearson, Quart, Reid, Thorvaldson et Woodrow—18.

Aussi présent: M. E. Russell Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire.

Le rapport du Comité, qu'on avait renvoyé au Comité le 16 mars, concernant le Bill C-137, «Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses importantes d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada, depuis le 1^{er} janvier 1964 jusqu'au 30 juin 1965, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada», a été étudié de nouveau par le comité.

Sur une proposition de l'honorable sénateur Hayden, il est résolu de faire rapport du bill sans amendement.

A 10 h. 25 du matin, le comité s'ajourne jusqu'à la convocation du président.

Signé.

Le secrétaire du Comité,
F. A. Jackson.

SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA le jeudi 18 mars 1965

Le Comité permanent des transports et des communications auquel a été déféré, pour plus ample considération, le bill C-137, Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada, depuis le 1^{er} janvier 1964 jusqu'au 30 juin 1965, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada.

Le sénateur A. K. Hugessen, président, occupe le fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, je demande le silence. Le Sénat nous renvoie le bill C-137 concernant le financement du National-Canadien afin que nous l'étudions de nouveau. Les sénateurs se rappelleront que dans notre premier rapport, nous proposons un léger amendement dans le libellé du bill, qui se résumait à remplacer «Lignes aériennes Trans-Canada» par «Air Canada» là où ces appellations apparaissent.

On nous demande maintenant de voir si ces amendements sont réellement nécessaires; s'ils le sont, le bill retournera à la Chambre des communes pour nouvelle étude et approbation des modifications. Considérant l'état d'esprit de la Chambre des communes à l'heure actuelle, cela pourrait donner lieu à un long et amer débat.

Sénateur McCUTCHEON: Fondez-vous votre jugement sur ce que vous lisez dans les journaux?

Le PRÉSIDENT: Précisément.

Notre secrétaire-légiste me dit que ces modifications ne sont aucunement nécessaires au point de vue juridique. A la lumière de la loi qui a été adoptée au cours de la session, les mots «Air Canada» sont censés comprendre les mots «Lignes aériennes Trans-Canada».

Sénateur BROOKS: Avez-vous là l'article en question?

Le PRÉSIDENT: Oui, sénateur. L'article de cette loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada se lit comme il suit:

Chaque fois que, dans la *Loi sur les lignes aériennes Trans-Canada* ou toute autre loi du Canada, apparaissent les mots «Lignes aériennes Trans-Canada» (ou, dans la version anglaise, les mots «Trans-Canada Air Lines»), ils doivent être remplacés par l'expression «Air Canada».

Sénateur BROOKS: Que pouvons-nous ajouter à cela?

Sénateur THORVALDSON: Si j'ai bien compris l'opinion exprimée par le secrétaire-légiste, ceci s'appliquerait à tout bill contenant les mots «Lignes aériennes Trans-Canada»?

M. HOPKINS: Précisément. Je dirais que la modification apportée l'autre jour par le comité aurait été préférable quant à la forme, vu que la loi est entrée en vigueur le 1^{er} janvier, mais au point de vue juridique la modification ne s'impose pas.

Le PRÉSIDENT: Je crois que c'est la Loi de l'interprétation qui dit que la loi s'applique partout.

Sénateur HAYDEN: Je propose qu'il soit fait rapport du bill sans amendement.

Des VOIX: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup, honorables sénateurs.

Le Comité s'ajourne.



Deuxième session de la vingt-sixième législature

1964

LE SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ PERMANENT
DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Auquel a été déféré le bill suivant:

Bill S-4, intitulé: Loi concernant le pont international au-dessus de la rivière Sainte-Claire, connu sous le nom de pont «Blue Water»

Président: L'HONORABLE A. K. HUGESSEN

SÉANCE DU JEUDI 26 MARS 1964

TÉMOINS:

M. J. G. Grandy, secrétaire adjoint du cabinet; M. D. S. Thorson, sous-ministre adjoint du ministère de la Justice, M. G. Douglas McIntyre, avocat, Division des douanes, M. W. F. Fox, député de Lambton-Ouest et M. James Bullbrook, conseiller juridique du village de Point Edward.

RAPPORT DU COMITÉ

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1964

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: l'honorable Adrian K. Hugessen

Les honorables sénateurs

Baird	Horner	Phillips
Beaubien (<i>Provencher</i>)	Hugessen	Power
Bouffard	Isnor	Quart
Bradley	Jodoin	Reid
Buchanan	Kinley	Robertson (<i>Shelburne</i>)
Connolly (<i>Halifax-Nord</i>)	Lambert	Roebuck
Croll	Lang	Smith (<i>Kamloops</i>)
Dessureault	Lefrançois	Smith (<i>Queens-Shelburne</i>)
Dupuis	Macdonald (<i>Brantford</i>)	Stambaugh
Farris	McCutcheon	Taylor (<i>Westmorland</i>)
Gélinas	McGrand	Thorvaldson
Fournier (<i>Madawaska-Restigouche</i>)	McKeen	Veniot
Gershaw	McLean	Vien
Gouin	Méthot	Welch
Haig	Molson	Woodrow—50
Hayden	Monette	
Hollett	Paterson	
	Pearson	

Membres d'office:

MM. Brooks et Connolly (*Ottawa-Ouest*)

(Quorum 9)

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Procès-verbaux* du Sénat en date du mardi 24 mars 1964:

«Conformément à l'ordre du jour, l'honorable sénateur Macdonald, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur McLean, que le bill S-4, intitulé: «Loi concernant le pont international au-dessus de la rivière Sainte-Claire, connu sous le nom de pont Blue Water», soit lu la deuxième fois.

Après débat, la question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Macdonald, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur McLean, que le bill soit déferé au comité permanent des transports et des communications.

La question, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat,
JOHN F. MacNEILL.

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 26 mars 1964

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures et demie du matin.

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen (*président*), Baird, Beaubien (*Provencher*), Buchanan, Connolly (*Ottawa-Ouest*), Croll, Dupuis, Gélinas, Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Gouin, Haig, Hollett, Kinley, Lambert, Lang, Lefrançois, McCutcheon, Smith (*Kamloops*), Welch et Woodrow—20.

Aussi présent: M. E. Russell Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire.

On donne lecture du bill S-4, intitulé «Loi concernant le pont international au-dessus de la rivière Sainte-Claire, connu sous le nom de pont Blue Water», et on en fait l'étude, article par article.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Kinley, il est décidé que le Comité sollicite l'autorisation de faire imprimer 500 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français du compte rendu de ses délibérations sur le bill.

Le Comité entend les témoins suivants:

M. J. G. Grandy, secrétaire adjoint du cabinet.

M. D. S. Thorson, sous-ministre adjoint de la Justice.

M. G. Douglas McIntyre, avocat du service des douanes.

M. W. F. Foy, député de Lambton-Ouest.

M. James Bullbrook, conseiller juridique du village de Point Edward.

Aussi présents, mais non entendus,

M. Maurice Copithorne, Division juridique, Section des traités, Affaires extérieures.

M. S. G. Ogilvie, chef du Service des locaux, Douanes et Accise.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Haig, il est décidé de faire rapport du bill avec les amendements suivants:

1. *Page 10:* Insérer, immédiatement après l'article 22, ce qui suit à titre d'article 23:

«23. L'Administration du pont doit fournir et entretenir, à ses propres frais, les bureaux, les entrepôts et les autres locaux appropriés, suffisamment éclairés et chauffés,

- a) que le gouverneur en conseil ou tout ministre que ce dernier a désigné peut exiger à l'occasion pour la douane et l'immigration du Canada, et
- b) que l'autorité compétente aux États-Unis ou toute autorité que cette dernière a désignée peut exiger à l'occasion pour la douane et l'immigration des États-Unis.»

2. *Page 10*: Attribuer aux articles 23 et 24 les numéros 24 et 25.

3. *Page 10; ligne 33*: Retrancher «23» et y substituer «24».

A 11 heures et demie du matin, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Certifié conforme.

Le secrétaire du Comité,
D. Jarvis.

RAPPORT DU COMITÉ

JEUDI 26 mars 1964

Le comité permanent des transports et des communications, auquel a été déferé le bill S-4, intitulé: «Loi concernant le pont international au-dessus de la rivière Sainte-Claire, connu sous le nom de pont Blue Water», rapporte que le comité, après avoir étudié ce bill, l'a chargé d'en faire rapport au Sénat avec les amendements suivants:

1. *Page 10*: Insérer, immédiatement après l'article 22, ce qui suit à titre d'article 23:

«23. L'Administration du pont doit fournir et entretenir, à ses propres frais, les bureaux, les entrepôts et les autres locaux appropriés, suffisamment éclairés et chauffés,

- a) que le gouverneur en conseil ou tout ministre que ce dernier a désigné peut exiger à l'occasion pour la douane et l'immigration du Canada, et
- b) que l'autorité compétente aux États-Unis ou toute autorité que cette dernière a désignée peut exiger à l'occasion pour la douane et l'immigration des États-Unis.»

2. *Page 10*: Attribuer aux articles 23 et 24 les numéros 24 et 25.

3. *Page 10, ligne 33*: Retrancher «23» et y substituer «24».

Le président,
A. K. HUGESSEN.

LE SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, Jeudi 26 mars 1964

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel on a renvoyé l'étude du bill S-4 (Loi concernant le pont international au-dessus de la rivière Sainte-Claire, connu sous le nom de pont «Blue Water»), se réunit aujourd'hui à 10 heures et demie du matin.

Le sénateur A. K. Hugessen, *président* occupe le fauteuil.

Le Comité décide de faire prendre le compte rendu sténographiques de ses délibérations sur le bill.

Le Comité décide de demander l'autorisation de faire imprimer 500 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français du compte rendu de ses délibérations.

Le PRÉSIDENT: Un certain nombre de témoins viendront faire des dépositions au sujet de ce bill. Comme les honorables sénateurs se souviendront, ayant entendu l'explication donnée mardi dernier par le sénateur W. Ross Macdonald, le bill en cause est, sous certains rapports, un bill international, vu qu'il a trait au pont international entre le Canada et les États-Unis à Sarnia; un certain nombre de questions d'ordre juridique entrent aussi en jeu. Nos témoins sont M. D. S. Thorson, sous-ministre adjoint de la Justice, et M. J. F. Grandy, secrétaire adjoint du cabinet. Un représentant de la Division juridique de la Section des traités du ministère des Affaires extérieures se trouve ici également. Les témoins répondront aux questions du Comité au sujet du bill.

On me fait savoir que le ministère du Revenu national désire que le bill soit modifié de manière à inclure un article exigeant que l'Administration du pont, établie par le bill, soit tenue de fournir des locaux du côté canadien pour les services des douanes et de l'immigration du Canada et, du côté américain, pour les services des douanes et de l'immigration des États-Unis, en conformité de toute autorisation que pourrait donner l'autorité compétente aux États-Unis en temps voulu. Quand nous serons rendus à cette partie du bill, je demanderai à quelqu'un de proposer la modification. A cette fin, nous avons ici M. G. Douglas McIntyre, avocat de la Division des douanes et de l'accise du ministère du Revenu national, et M. S. G. Ogilvie, chef du Service des locaux, Division des douanes et de l'accise, ministère du Revenu national.

Du côté canadien, le pont se trouve dans la municipalité de Point Edward et je crois savoir que cette municipalité a des idées intéressantes en matière d'imposition de taxes à l'égard de cette partie du pont qui se trouve au Canada. A tout événement, le conseiller juridique du village de Point Edward, M. James Bullbrook, est ici et désire adresser la parole au Comité. M. Walter Foy, député de cette région, l'accompagne.

Nous pourrions maintenant entendre les hauts fonctionnaires qui sont les parrains du bill, si le Comité est d'accord.

Les honorables sénateurs se souviendront que le sénateur White a fait un certain nombre de commentaires au cours de son allocution sur le bill. Il se

peut que les fonctionnaires qui se trouvent ici aient lu le discours du sénateur White, ce qui leur permettrait de nous donner des conseils au sujet des points qu'il a soulevés. Qui de M. Thorson ou de M. Grandy témoignera le premier? Lequel des deux devrions-nous entendre d'abord?

M. GRANDY: Je pourrais aborder les aspects généraux de la question, monsieur le président, et M. Thorson sera, je pense, disposé à vous parler ensuite des difficultés d'ordre juridique.

Le PRÉSIDENT: M. Grandy, secrétaire adjoint du cabinet, a la parole.

M. J. F. Grandy, secrétaire adjoint du cabinet: J'ai eu l'occasion d'étudier les points soulevés par le sénateur White et il serait très utile, je pense, que j'aborde quelques-uns de ces points. Cela vous conviendrait-il, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Oui, je pense que le Comité serait intéressé à entendre cela. Le sénateur White a soulevé certains points et il serait bon, je pense, qu'on nous fournisse des précisions au sujet de divers articles du bill.

M. GRANDY: La première remarque portait que, aux termes de l'article 6, les membres de l'Administration du pont occupent leur poste sans rémunération. Cette façon de procéder n'est pas inhabituelle lorsqu'il s'agit d'organisme du genre de celui-ci. Il s'agit d'une corporation au service du public et les membres de l'Administration du pont n'auront à consacrer qu'une faible partie de leur temps à leur tâche. L'Administration aura, bien entendu, un personnel permanent pour s'occuper de la gestion du pont et, naturellement, les membres de ce personnel seront rémunérés. Je crois que la situation est la même dans le cas de l'Administration du pont de la Paix, dont les membres occupent leur poste sans rémunération. Apparemment, cette façon de procéder a donné satisfaction.

Le sénateur KINLEY: Ces personnes qui ne toucheraient aucune rémunération ont-elles des relations avec la municipalité? Sont-elles intéressées à la ville ou à autre chose?

M. GRANDY: Les membres de l'Administration seront nommés par le gouverneur en conseil, et ils représenteront, je pense, divers groupes y compris, bien entendu, la localité.

Le sénateur GOUIN: Ils ne seront pas rémunérés. C'est ce qu'a dit le sénateur White.

M. GRANDY: C'est juste, ils ne seront pas rémunérés.

Le sénateur KINLEY: Tout comme les membres d'un conseil de ville, ils ne seront pas rémunérés. Je croyais que, peut-être, ils auraient d'autres fonctions à remplir au sujet du village qui est intéressé à ce pont.

M. GRANDY: Sans doute ce sont des personnes de cette catégorie que le gouverneur en conseil nommera, des personnes intéressées à servir la collectivité et la région.

Je ne chercherai pas à régler les questions qu'on a soulevées au sujet du titre, et ainsi de suite. Je préfère que M. Thorson s'en occupe. On trouve à la page 242 du compte rendu des débats du Sénat le commentaire suivant du sénateur White:

Le sénateur Macdonald a indiqué que le pont avait été payé, mais il n'a pas dit quel était l'actif actuel de l'organisme canadien; il n'a pas parlé non plus des dettes, réclamations ou autres exigibilités de même nature. Sauf erreur, les honorables sénateurs aimeraient obtenir des renseignements à ce sujet, de même qu'en ce qui concerne les sommes dues pour la portion du pont située aux États-Unis.

Le PRÉSIDENT: Il n'est pas question d'un article particulier du bill. Il dési-rait des renseignements. Pouvez-vous nous donner ces renseignements, s'il vous plaît?

M. GRANDY: Pour ce qui est de l'actif, je ne crois pas qu'il y en ait, certainement pas du côté canadien. Il n'y a pas d'organisme, d'entité, pouvant avoir un actif. Quant aux dettes ou réclamations ou autres choses de cette nature, la principale chose dont nous soyons au courant est la réclamation du village de Point Edward en ce qui concerne le versement tenant lieu d'impôts dont le Comité entendra sans doute parler plus tard par M. Bullbrook. Pour les autres dettes, encore une fois, il n'existe aucune entité pouvant avoir des dettes. Depuis que la Commission du Pont de l'État du Michigan ne touche plus aucun revenu et qu'elle a épuisé ses réserves, il s'est posé un problème d'entretien du pont, surtout depuis novembre dernier, et ce problème a été réglé selon une formule spéciale, le ministère de la Voirie de l'Ontario continuant à en assurer l'entretien et la circulation, et le gouvernement fédéral assumant, à titre extraordinaire, je crois, les frais de certains services utilisés par les douanes et l'immigration, ainsi que des services de garde pour ces bureaux.

Le PRÉSIDENT: Les honorables sénateurs se rappelleront la situation comme moi-même. Ce pont a été construit au début de la décennie de 1930 et il a été financé par une émission d'obligations. L'autorisation de ce mode de financement stipulait que, lorsque les obligations seraient amorties, le pont, en ce qui concerne le Canada, retournerait au gouvernement fédéral et, en ce qui concerne le secteur américain, il retournerait au gouvernement des États-Unis ou à l'État de Michigan. Effectivement, l'administration du pont a perçu le péage jusqu'en 1961, et ce péage a servi partiellement à l'entretien et partiellement au rachat des obligations.

Toutes les obligations sont rachetées depuis 1961 et j'apprends qu'aucun péage n'a été imposé depuis cette année-là. En fait, aucune disposition ne régit l'exploitation du pont. Il n'existe qu'une obligation d'en remettre le secteur canadien au gouvernement fédéral du Canada et d'en remettre le secteur américain soit à l'État du Michigan, soit au gouvernement des États-Unis. Le bill représente une tentative de normaliser la situation et de créer une administration conjointe des deux pays, y compris le droit d'imposer un péage et d'autres mesures. N'est-ce pas là la situation, monsieur Grandy?

M. GRANDY: C'est à peu près cela, monsieur, sauf que du côté américain, il y a la Commission du pont de l'État du Michigan qui exploite ce pont et qui en a exploité les deux extrémités jusqu'à présent. Tant qu'existait le péage, la Commission pouvait assumer ces fonctions et financer la peinture du pont tout entier et les autres dépenses. Même après 1961, la Commission pouvait se charger de certaines dépenses du secteur canadien, parce qu'elle avait créé un fonds de réserve durant les années où le péage était perçu; mais ce fonds s'est trouvé épuisé le 1^{er} novembre dernier. Maintenant, la Commission du pont de l'État du Michigan n'est tout simplement pas en mesure d'affecter les fonds publics de cet État au maintien du secteur américain du pont et je ne crois pas qu'il soit dans l'intérêt du Canada de nous y attendre.

Le sénateur KINLEY: Quel est le but du bill: rétablir le péage et obtenir des revenus?

Le PRÉSIDENT: Le bill vise à créer une nouvelle administration internationale canado-américaine pour exploiter le pont et, naturellement, à rétablir peut-être aussi le péage.

Le sénateur KINLEY: S'il n'existe aucun péage à l'heure actuelle, le bill tend à le rétablir, n'est-ce pas?

M. GRANDY: C'est l'un des buts du bill, je suppose. Le préambule du bill dit:

Considérant qu'il convient qu'un pont international facilitant la circulation routière entre le Canada et les États-Unis soit exploité, sur une base internationale mixte, par une administration publique groupant un nombre égal de membres nommés par chacun des deux pays, autorisée à percevoir des droits pour faire face au coût d'exploitation et d'entretien d'un semblable pont;

Et considérant qu'il n'existe à l'heure actuelle aucune administration compétente pour percevoir des droits en vue de l'acquittement des frais d'exploitation et d'entretien du secteur canadien du pont international... et le reste.

C'est bien l'un des buts visés. Le bill tend à établir une administration à caractère international pour la perception des revenus éventuels de péage.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Autrement dit, l'extrémité canadienne du pont est «un orphelin».

M. GRANDY: Oui.

Le sénateur KINLEY: Et l'autre secteur n'a pas de fonds.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): La circulation du pont est-elle dense?

M. GRANDY: Je l'ignore, monsieur.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Est-elle dense ou modérée?

M. GRANDY: Je crois qu'elle a été assez dense jusqu'ici, mais je n'ai pas de chiffres à cet égard.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): C'est une route à deux voies, je suppose.

M. GRANDY: En effet.

Le PRÉSIDENT: N'en étiez-vous pas à vos commentaires sur l'exposé du sénateur White?

M. GRANDY: En effet, monsieur. A ma connaissance, nous n'avons aucun renseignement sur les dettes et les réclamations du secteur américain. Excusez-moi, monsieur le président, pour la question précédente, on vient de m'informer que six millions de véhicules ont emprunté le pont, l'an dernier. Le sénateur White a abordé également quelques-unes des dispositions qui régissent les émissions d'obligations et j'aimerais formuler quelques observations à ce sujet. Le premier point soulevé était le taux d'intérêt.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit de l'article 13?

M. GRANDY: Oui, l'article 13(3) porte que l'Administration du pont peut émettre des obligations qui doivent être vendues à un prix non inférieur à un montant qui assurera un rendement d'intérêt égal à $6\frac{1}{2}$ p. 100 l'an et le sénateur White a fait remarquer que ce taux d'intérêt semble plutôt élevé. Bien entendu, ce taux représente un maximum destiné à prévenir les taux excessifs. Aux termes des dispositions actuelles, le taux sur coupons ne peut dépasser 6 p. 100; mais l'Administration ne saurait être autorisée à écouler les obligations à un prix tellement inférieur à la valeur au pair qu'elles rapporteraient un intérêt supérieur à $6\frac{1}{2}$ p. 100. Aux États-Unis, la loi prévoit plus fréquemment qu'au Canada des dispositions restrictives de ce genre sur les émissions d'obligations. A ma connaissance, la pratique habituelle au Canada consiste à confier les conditions relatives aux obligations à l'approbation du gouverneur du conseil et l'on présume que cette mesure suffit à assurer une protection suffisante.

Cependant, nous désirons rendre le bill acceptable à la fois aux États-Unis et au Canada. En d'autres termes, nous avons voulu donner aux États-Unis la possibilité d'adopter pour leur secteur une mesure législative habilitante conçue dans les mêmes termes, car l'expérience nous a enseigné que le Congrès des États-Unis insisterait pour y insérer des dispositions de ce genre en ce qui concerne le taux d'intérêt prévoirait l'émission d'obligations.

Venait ensuite un commentaire connexe concernant la clause de rappel des obligations. Ici encore, il s'agit d'une disposition selon laquelle «A la discrétion de l'Administration du pont, une obligation qu'a émise cette dernière . . . »

Le sénateur DUPUIS: De quel article s'agit-il?

Le PRÉSIDENT: De l'alinéa a) du paragraphe (4), à la page 6.

M. GRANDY: «Peut comporter une clause de rappel réservant à l'Administration du pont le droit de rachat avant l'échéance à un ou des prix n'excédant pas la somme de l'intérêt couru plus cent cinquante pour cent de la valeur au pair.» Il s'agit encore d'une disposition restrictive, destinée à la protection, qui fixe un taux maximum pour la prime.

Le sénateur McCUTCHEON: C'est un chiffre fantastique!

Le sénateur HAIG: Si nous en achetions quelques-unes!

M. GRANDY: Une fois de plus, ce paragraphe se fonde sur la disposition habituelle que les États-Unis inscrivent dans leurs mesures législatives. Ici encore, la loi canadienne n'aurait prévu aucune disposition restrictive du genre.

Le sénateur McCUTCHEON: J'aurais encore compris une prime supplémentaire de 10 p. 100 sur une garantie de 6 p. 100, ce qui est même supérieur au taux commercial normal. Quant à 150 p. 100, je ne comprends simplement pas!

M. GRANDY: Je suppose que l'explication réside en ce que durant une période de taux d'intérêt élevé, une clause de rappel s'imposerait nettement. Que la prime soit excessive, je ne pourrais le dire, car mes connaissances de la bourse des obligations sont limitées. Dans ce cas aussi, nous nous sommes basés sur une disposition courante de la loi des États-Unis.

Le sénateur McCUTCHEON: De toute façon, le gouverneur en conseil doit l'approuver.

Le sénateur GOUIN: C'est évidemment une prime très élevée.

M. GRANDY: On peut supposer que l'Administration du pont ne songerait pas à y insérer une clause de rappel à un prix supérieur au taux nécessaire à une bonne gestion financière.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Vous voulez sans doute dire par là que le fiduciaire ne voudrait pas émettre d'appel pour un prix de rachat à ce taux, et, comme l'indique le sénateur McCutcheon, la seule protection qu'il y ait demeure le droit du gouverneur en conseil de décréter que l'intérêt s'établira à 10 p. 100. Cet intérêt, et je parle en tant que membre privé du Sénat et non en tant que membre du gouvernement, me paraît toujours très élevé. Néanmoins, il faut sans doute songer que la loi doit se conformer à des possibilités d'entente avec les Américains.

M. GRANDY: Bien entendu, au Canada, l'approbation nécessaire du gouverneur en conseil constitue une protection supplémentaire.

Sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): C'est là notre protection.

M. GRANDY: Le secteur américain ne bénéficie probablement pas de cette protection.

Le PRÉSIDENT: Franchement, je ne m'attache pas tellement à ces mesures de protection, pour la simple raison que le pont est déjà amorti et la seule raison pour laquelle l'Administration aurait besoin d'argent serait l'élargissement des voies d'accès ou autres travaux du genre.

Le sénateur KINLEY: Tout dépend de l'état du pont. Il pourrait exiger des réparations importantes ou des travaux d'entretien.

Le PRÉSIDENT: Le péage pourrait permettre de recouvrer le montant des dépenses.

Le sénateur KINLEY: Le pont exige peut-être une rénovation. Il existe déjà depuis 30 ans.

M. GRANDY: Je crois qu'une émission d'obligations était jugée très peu probable et ne serait pas nécessaire à moins de travaux éventuels importants de réparation ou d'une reconstruction complète.

Le sénateur HAIG: Quant au péage, serait-il permanent et comment en fixez-vous le taux? Quelle formule employez-vous?

M. GRANDY: En premier lieu, le péage n'est destiné qu'à produire des revenus courants, aux termes de l'article 9, pour acquitter les frais courants raisonnables du pont et pour établir et renouveler un fonds d'amortissement en cas d'une émission d'obligations et pour payer les autres dépenses que l'Administration du pont peut régulièrement subir. L'Administration n'aura pas le droit de percevoir un péage excédant ces exigences réelles et il serait sujet à une révision par la Commission des transports du Canada.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): En d'autres termes, c'est la Commission des transports qui fixerait le péage.

M. GRANDY: Je présume que l'Administration du pont établirait un barème qu'approuverait la Commission des transports.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Le péage existe-t-il à l'heure actuelle?

M. GRANDY: Non, comme il n'y a aucune émission d'obligation à racheter, nous pouvons supposer que le péage serait très faible.

Le PRÉSIDENT: Ces précisions se rapportent aux commentaires du sénateur White.

M. GRANDY: Sauf l'aspect juridique dont M. Thorson pourrait désirer parler, il reste le point qui figure à la dernière colonne de la page 243 du compte rendu des débats.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser à M. Grandy? Sinon, prions-nous M. Thorson de témoigner?

Le sénateur GOUIN: Je suppose qu'à l'heure actuelle, le pont pourrait être remis à la Couronne. Je trouve étrange qu'un bien de cette valeur n'ait été expressément confié à personne, sauf qu'en vertu de la loi originale de 1928 ou d'une autre année, il a été remis à la Couronne.

Le PRÉSIDENT: A mon avis, la loi originale imposerait seulement l'obligation de remettre ces biens à la Couronne une fois terminé l'amortissement des obligations émises.

Le sénateur GOUIN: Nous en sommes à ce stade maintenant?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. GRANDY: M. Thorson pourrait nous exposer la question de la propriété et ce qui s'y rapporte.

Le PRÉSIDENT: Très bien, devrions-nous appeler M. Thorson?

Des VOIX: Oui.

Le PRÉSIDENT: M. Thorson est sous-ministre adjoint de la Justice. Monsieur Thorson, vous pourriez parler de la question des titres de cette propriété.

M. D. S. Thorson, C.R., sous-ministre adjoint de la Justice: Bien volontiers. Il s'agit d'une situation très complexe que je tenterai de simplifier. Pour le moment, le titre de propriété de l'ouvrage même n'est pas au nom de la

Couronne du chef du Canada. Lorsque le pont a été financé à l'origine aux États-Unis, en 1928, le Parlement a institué une corporation pour construire le secteur américain du pont. La construction terminée, la corporation canadienne a remis à l'organisme du Michigan tous ses droits, titres et intérêts sur le pont et, à compter de ce moment, l'ouvrage entier, y compris le secteur américain, a été exploité par la *Michigan State Bridge Commission*.

La loi canadienne comportait une disposition selon laquelle, à l'amortissement de la dette obligatoire qui avait dû être contractée pour construire le pont, le secteur canadien du pont serait transféré à la Couronne du chef du Canada ou à toute autre administration qu'il plairait au gouverneur en conseil de désigner à ce moment. A l'heure actuelle, aucune désignation de ce genre n'a été faite. Nous attendons toujours l'établissement du régime approprié et le bill que nous étudions est conçu pour établir ce régime avant de procéder au transfert nécessaire.

Ainsi, la situation est telle que le titre sera remis aussitôt que la présente mesure législative sera adoptée par le Parlement. A ce moment, le titre du secteur canadien sera remis à la Couronne du chef du Canada, qui, à son tour, le confiera à la nouvelle Administration du pont, de sorte que notre possession du titre ne sera que passagère.

Le sénateur BAIRD: En d'autres termes, la population du Michigan acceptera ce régime? Est-elle d'accord?

M. THORSON: Oui, je pense qu'il est juste de dire que les Américains tiennent beaucoup à transférer leur participation dans la section canadienne du pont, car je pense qu'on constate qu'un ouvrage de ce genre ne peut être considéré comme un bien de valeur, à moins d'avoir le droit de percevoir les péages pour couvrir les frais d'entretien et d'exploitation.

Il y a une autre complication. Lorsque la travée a été construite, son financement a été procuré par l'organisme du Michigan. Le pont même...

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Monsieur Thorson, puis-je vous interrompre pour vous poser une question?

M. THORSON: Oui.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): La société canadienne qui était incorporée par une loi du Parlement était une société privée, n'est-ce pas?

M. THORSON: Oui.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Et la société de Michigan était-elle aussi une société privée?

M. THORSON: Je ne pense pas qu'elle l'était.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je sais que vous avez dit que la *Michigan Bridge Authority* exploitait le pont. Mais je me demande si elle a été la première propriétaire.

M. THORSON: Je me trompe peut-être. M. Capithorne pourrait traiter ce point, mais je crois qu'une société du Michigan a été constituée en vue de construire le pont qui, une fois achevé, a été passé à la *State Bridge Commission* du Michigan. Une loi du Congrès des États-Unis prévoyait l'établissement de cet organisme.

Est-ce que cela a trait à l'état actuel du titre?

Des VOIX: Oui.

M. THORSON: Je veux traiter un point qu'a mentionné le sénateur White, à la page 242 des *Débats* du 24 mars, lorsqu'il a posé une question concernant le paragraphe (4) de l'article 7...

Le PRÉSIDENT: C'est au sommet de la page 4 du projet de loi.

M. THORSON: Il a posé une question basée sur une présomption qu'il avait faite et qui est la suivante:

Je suppose qu'une fois le transfert effectué...
c'est-à-dire par les deux pays, en ce qui concerne le Canada,
...l'entière responsabilité du pont, de ses approches et de tout le reste
relèvera de l'Administration. Sauf erreur, la même chose s'applique à la
partie américaine du pont.

Il a posé ensuite une question sur la nécessité de ce qui est prévu au paragraphe (4) de l'article 7.

A présent, naturellement, il n'y a pas de mesure législative réciproque aux États-Unis qui les autoriserait à se joindre à nous dans l'exploitation du pont sur une base commune et internationale, comme le prévoit la Partie I de ce projet de loi.

Vous verrez dans la Partie II qu'en attendant la promulgation d'une mesure législative réciproque, la Commission du pont sera constituée de quatre membres, non de huit,—quatre membres canadiens,—et la compétence de l'Administration du pont s'étendra uniquement à la section du pont qui se trouve du côté canadien.

Ainsi, la Partie I, plus particulièrement l'article 7, envisage le régime qui sera applicable lorsque les États-Unis se joindront au Canada dans l'exploitation commune du pont. Le paragraphe (4) est nécessaire, parce qu'on est d'avis que le Michigan, en tant que propriétaire de la section du pont qui se trouve du côté des États-Unis, ne voudra pas transférer ses droits sur cette section du pont à la nouvelle Administration du pont qui est proposée. Plutôt que de transférer ses titres, le Michigan préférera simplement confier à l'Administration du pont les pleins pouvoirs de l'exploiter et de l'entretenir.

Le paragraphe (4) a trait à cette situation, dans le cas où le Michigan conférerait, en vertu d'un contrat de fiducie, le droit d'exploiter et d'entretenir le pont à l'Administration du pont. Cela constituerait alors un titre suffisant aux fins de la présente loi et l'Administration du pont pourra alors procéder à l'exploitation et à l'entretien du pont comme si elle avait la pleine propriété sur la section qui se trouve du côté des États-Unis.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser à M. Thorson? Sinon, je crois que nous devrions procéder à l'examen des amendements que le ministère du Revenu national propose au projet de loi et qui visent à établir des installations pour la douane et l'immigration au pont.

M. G. Douglas McIntyre est ici pour parler de ce sujet. Il est avocat à la Division des douanes et de l'accise, au ministère du Revenu national.

Voulez-vous nous dire, monsieur McIntyre, quels sont les amendements que vous désirez et dans quel but? Peut-être pourriez-vous nous communiquer le texte des amendements proposés?

M. G. Douglas McIntyre, avocat, ministère du Revenu national: Oui. Eh bien! monsieur le président et honorables sénateurs, le but est de procurer les installations pour la douane et l'immigration à l'extrémité canadienne du pont, ainsi que le pouvoir nécessaire, pour le côté des États-Unis, une fois que la mesure sera approuvée.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Puis-je demander s'il y a à présent des installations?

M. McINTYRE: Il y en a, mais elles ont été très négligées depuis qu'on a supprimé le péage. Nous avons éprouvé des difficultés à les entretenir. Rien n'y

est fait. Nous avons de la difficulté au sujet de l'enlèvement de la neige, et ainsi de suite. Cela n'est guère satisfaisant.

Voici l'amendement proposé:

1. Que le bill S-4, Loi concernant le pont international au-dessus de la rivière Sainte-Claire, connu sous le nom de pont «Blue Water», soit modifié

a) Par l'insertion, immédiatement après l'article 22, du nouvel article qui suit:

23. L'Administration du pont doit fournir et entretenir, à ses propres frais, les bureaux, les entrepôts et les autres locaux appropriés, suffisamment éclairés et chauffés,

a) que le gouverneur en conseil ou tout ministre que ce dernier a désigné peut exiger à l'occasion pour la douane et l'immigration du Canada, et

b) que l'autorité compétente aux États-Unis ou toute autorité que cette dernière a désignée peut exiger à l'occasion pour la douane et l'immigration des États-Unis.

b) Que les articles 23 et 24 reçoivent les numéros 24 et 25 respectivement;

c) Que la ligne 33, page 10 de l'article 24 devenu l'article 25, se lise dorénavant:

«Qu'une proclamation soit lancée aux termes de l'article 24.»

Tel est l'amendement proposé.

Le sénateur BAIRD: Est-ce la coutume que les autorités du pont fassent les frais des installations pour la douane?

M. McINTYRE: Oui, le décret a été promulgué depuis 1936 en vertu duquel la *Michigan State Authority* est convenue de fournir ces installations pour la douane et l'immigration. Telle a été la ligne de conduite de nos services depuis la Confédération. Nous ne payons rien dans le cas des transbordeurs, des tunnels internationaux ou des ponts.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Cet amendement a-t-il été étudié avec les personnes qui ont traité avec les autorités américaines au sujet de cette mesure législative? Peut-être M. Thorson est-il au courant.

M. THORSON: Non, nous ne leur en avons pas parlé officiellement, mais je pense que c'est évidemment acceptable. On veut mentionner explicitement dans la loi ce qui se fait depuis des années. On pourrait parvenir au même résultat par un autre moyen sans avoir à en faire mention dans la loi; mais il a été jugé préférable de rendre le projet de loi plus explicite sur ce point et, pour éviter toute discussion, d'en faire mention dans le texte.

Le PRÉSIDENT: Peut-être pourrais-je demander à notre secrétaire-légiste, bien qu'il n'ait eu que quelques secondes pour examiner cet amendement, s'il semble acceptable?

M. HOPKINS: Oui, je pense qu'il est très bien.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, voulez-vous que je donne lecture de l'amendement?

Des VOIX: Non.

Le PRÉSIDENT: Il comprend trois choses: la première consiste à ajouter un nouvel article 23.

Des VOIX: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Puis il y en a une qui consiste à donner aux articles 23 et 24 les numéros 24 et 25 respectivement.

Des VOIX: Accepté.

Le PRÉSIDENT: Enfin, on dit, à la ligne 33 de la page 10, l'article 24, dans l'article maintenant devenu l'article 25.

Des VOIX: Convenu.

Le PRÉSIDENT: Nous entendrons maintenant ceux qui ont des demandes à nous soumettre. Pour la municipalité de Point Edward, M. James Bullbrook, conseiller juridique de la ville de Point Edward, est ici présent. Je pense que M. Walter Foy a dû aller à la Chambre pour un vote.

M. BULLBROOK: Non, monsieur le président, M. Foy est encore ici.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous quelque chose à dire, monsieur Foy?

M. FOY: Honorables sénateurs, j'ai très peu de chose à dire. Il y a eu une très grande confusion pendant quelque temps au sujet de ce projet de loi, quant à la question de savoir comment le droit de propriété allait être conféré à la nouvelle Administration du pont. C'est pour cela que Point Edward s'est inquiétée au sujet des impôts. M. Bullbrook en dira davantage à ce sujet. Mais je suis sûr que, si nous avons déjà su que la Couronne remettrait le terrain à l'Administration du pont, nous aurions pu mettre fin à certaines discussions.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Foy. Honorables sénateurs, la parole est maintenant à M. Bullbrook, conseiller juridique du village de Point Edward.

M. James Bullbrook, conseiller juridique du village de Point Edward: Monsieur le président et honorables sénateurs, pour ajouter à ce que M. Foy a dit, une partie de notre problème provenait de ce que, même si la mesure législative proposée disait que l'Administration du pont pouvait acquérir les droits ou privilèges qui y sont mentionnés, nous ne savions pas qu'elle les recevrait effectivement. Cela nous a causé une certaine inquiétude.

Les deux problèmes importants auxquels la municipalité que je représente ici doit faire face sont d'abord les arrérages d'impôts, pourrait-on dire, et, ensuite, ce que seront les impôts futurs ou les versements à la place des impôts.

Le problème relatif aux arriérés d'impôts est que les lois fédérale et provinciale qui ont d'abord été adoptées relativement à ce point sont en quelque sorte bizarres; je crois que mes amis seront d'accord sur ce point.

La loi provinciale a été adoptée en 1940 et elle prévoyait un paiement à la municipalité de \$5,000 par an à la place des impôts, jusqu'au jour où la dette en obligations garanties de la commission aura été remboursée et que la section du pont qui se trouve dans la province d'Ontario aura été remise à cette province.

Ainsi qu'il a été porté à votre attention, la *St. Clair Transit Company* qui a d'abord remis la charte et à qui avait cédé les droits ordinaires à la *State Bridge Commission*, voulait, après l'amortissement de la dette en obligations, remettre l'ouvrage et les droits de propriété à n'importe quel organisme que le gouverneur en conseil désignerait.

Depuis juin 1961, date à laquelle la dette en obligations de la *Commission* du pont a été amortie, les avocats de la *State Bridge Commission* ont essayé d'obtenir des autorités fédérales ou des autorités provinciales une réponse à la question de savoir quel était l'organisme auquel serait transféré cet ouvrage. Il y a eu un délai attribuable à la mesure législative; mais je ne crois pas que c'était un délai injustifié, étant donné la complexité légale du problème.

D'autre part, la municipalité n'a reçu aucun paiement à la place des impôts pour les années 1961, 1962, 1963 et 1964. A ce sujet, bien que nous ne pensions pas que cela soit à mentionner dans la présente mesure législative, nous estimons qu'il conviendrait que l'Administration du pont elle-même considérât la question des arrérages d'impôts et c'est parce que le bill n'en dit rien, honorables sénateurs, que nous appelons votre attention là-dessus.

Ainsi que M. Thorson vous l'a dit, la loi concernant la *St. Clair Transit Company* prévoyait que ce pont serait retourné à Sa Majesté du droit du Canada. Conformément à la loi provinciale, l'intention était naturellement que le pont fût cédé à Sa Majesté du droit de la province. Comme résultat, le délai qui a suivi...

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Dans l'un comme dans l'autre cas, vous auriez eu droit à \$5,000 par an et depuis vous n'avez rien reçu.

M. BULLBROOK: La Commission du pont a dit, en effet, qu'elle ne peut nous payer qu'après amortissement de sa dette en obligations de garantie. J'ai un dossier à ce sujet qui s'est accumulé depuis environ un an et demi. La Commission du pont m'a dit qu'elle essaye de transférer ce pont à quelqu'un qui constituera l'autorité appropriée.

C'est pourquoi j'attire votre attention, ainsi que celle de l'Autorité à venir, sur la question du paiement équitable au village de Point Edward.

Cependant, une chose plus importante sur laquelle je veux attirer votre attention aujourd'hui, c'est la question de paiements futurs. Comme je l'ai mentionné, honorables sénateurs, en 1940, on trouvait que \$5,000 par an à cette municipalité était une indemnité suffisante pour les terrains qui seraient pris. C'est un village de quelque 2,800 personnes et il s'agit d'une vaste étendue de terrain. En effet, la superficie qui a été prise représente presque le huitième de la superficie totale, proche du secteur commercial. Nous estimons donc que la loi de 1940 est vraiment insuffisante en ce qui a trait aux versements à la place des impôts.

Les prescriptions de la loi sur l'évaluation prévoient que la liste d'imposition doit être établie chaque année et l'évaluation visant le pont et le terrain était de \$351,000. Aucune évaluation ne visait les installations de M. McIntyre, les bureaux de la douane et de l'immigration et les autres bâtiments sur les lieux. Aux taux courants de l'impôt, le village de Point Edward aurait dû toucher une somme de \$14,980, l'an dernier.

La difficulté à laquelle se heurte M. Thorson réside en ce que la question de l'imposition municipale relève de la province. Je le reconnais volontiers. A mon avis, la situation, à l'heure actuelle, est celle-ci: en vertu du droit jurisprudentiel, nous serions autorisés à taxer l'Administration sous l'empire de la loi provinciale. Je crois que M. Thorson fait un signe de tête affirmatif.

La seule chose que je propose sous ce rapport est qu'on procède comme on l'a fait à l'égard d'autres mesures de cette nature; par exemple, la ville de Niagara Falls a présenté un bill à la province portant que l'Administration internationale du pont de cet endroit soit tenue de lui verser environ \$12,000 par année.

Nous demandons,—et c'est là notre principale requête jusqu'ici,—l'établissement d'une liaison directe entre les autorités fédérales et les autorités provinciales à propos de toute cette question. C'est ce que prévoit la loi, dont l'article 21 se lit comme il suit:

Rien dans la présente loi ne porte atteinte de quelque façon à un droit, un privilège, une obligation ou un engagement quelconque, à l'égard d'une cotisation ou de l'imposition d'une taxe provinciale ou municipale.

Il existe une loi provinciale qui oblige la *State Bridge Commission* de l'État du Michigan à payer à la municipalité \$5,000 par année. Si cette mesure n'est pas modifiée, il pourrait y avoir conflit entre ses dispositions et celles de la loi sur l'évaluation. En conséquence, nous demandons une forme de liaison avec le gouvernement provincial en vue de l'examen d'un bill privé relatif à l'imposition d'une nouvelle taxe à la nouvelle Administration; et nous aimerions que l'occasion nous soit fournie, à ce moment-là, de soumettre à ces gens

la question de la suffisance du paiement de \$5,000, fixé en 1939. Selon nous, ce montant n'est pas suffisant aujourd'hui. Toutefois, je ne crois pas que cette raison soit très probante aux yeux du Comité en ce moment.

Le PRÉSIDENT: Vous ne proposez pas un amendement au bill?

M. BULLBROOK: Non, monsieur le président, mais je cherche à attirer l'attention du Comité sur l'impasse dans laquelle se trouve et s'est trouvée la municipalité.

Le sénateur BAIRD: Vous voulez signaler le fait?

M. BULLBROOK: Oui, monsieur.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Supposons que la loi ontarienne à laquelle vous faites allusion ait été écartée, dois-je comprendre que, selon vous, l'article 21 vous donne la liberté d'action dont vous avez besoin pour taxer et percevoir des impôts?

M. BULLBROOK: Oui, monsieur, je suis tout à fait d'accord. Je serais porté à croire que, pour la municipalité, il vaudrait mieux qu'un nouveau bill privé de la province exige un paiement déterminé tenant lieu d'impôt, plutôt que de nous permettre de taxer. Cela préviendrait deux inconvénients: tout d'abord, la nouvelle Administration n'aurait pas à se demander ce que sont ses impôts chaque année, car il y a l'évaluation et le taux au millième,—et ce dernier peut monter et baisser,—tandis que, advenant qu'un versement fixé à \$15,000 par année soit établi et qu'il y ait évaluation des recettes de péage requises, l'Administration saurait exactement ce qu'elle aurait à payer à la municipalité.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): L'Administration se trouverait dans la même situation que tout autre contribuable?

M. BULLBROOK: C'est juste, monsieur.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Il se peut que cela lui facilite grandement les choses, comme vous le pensez.

M. BULLBROOK: Oui, monsieur.

Le second inconvénient que la mesure préviendrait serait toute possibilité de confusion. Advenant que la mesure provinciale soit révoquée, les dispositions de la loi de l'Ontario sur l'évaluation pourraient, je pense, s'appliquer. Soit dit en passant, du seul point de vue monétaire, quand je dis \$15,000 par année, je ne sais, ni ne prétends savoir, ce que serait le total; mais, d'après les renseignements à ma disposition, environ six millions de véhicules sont passés sur ce pont l'an dernier et à raison de 10c. chacun, les recettes auraient été de \$600,000 par année.

Je voudrais vous signaler aussi que toutes les nouvelles routes non payantes de l'État du Michigan aboutissent à cette région. Nous prévoyons et nous espérons que la circulation sur le pont augmentera considérablement.

Le PRÉSIDENT: En réalité, l'article 21 du bill ne touche en rien ce que vous pourriez obtenir du Parlement de l'Ontario relativement à cette affaire.

M. BULLBROOK: C'est exact. Ce que je demande au Sénat, et je suis sûr que je l'obtiendrai, c'est qu'il m'aide à obtenir que les fonctionnaires de qui relèvent le bill établissent des rapports directs avec les autorités provinciales. Une conversation que j'ai eue avec le député provincial me porte à croire que le gouvernement provincial serait disposé à agréer une telle requête.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser?

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Les fonctionnaires du ministère pourraient peut-être nous dire si la chose est possible

Le PRÉSIDENT: Faudrait-il s'adresser à M. Thorson ou à M. Grandy?

M. GRANDY: Je ne crois pas que cela importe beaucoup monsieur le président. Je crois que nous serions disposés à agréer cette requête, à consentir à établir une liaison appropriée avec les autorités provinciales en vue de régler la question.

Le PRÉSIDENT: Cela n'est que juste, je pense. Après tout, la municipalité a été privée de \$5,000 par année sans qu'il en soit de sa faute.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): N'oubliez pas non plus qu'il s'agit d'un double problème, non seulement des impôts pour l'avenir, mais aussi des arrérages.

Le PRÉSIDENT: Oui, c'est ce que j'ai dit. La municipalité est privée de \$5,000 par année, et elle en a été privée depuis quatre ans.

M. BULLBROOK: Merci, monsieur le président et messieurs les sénateurs.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est-il prêt à étudier le bill maintenant? Tout d'abord, je n'ai pas demandé au secrétaire-légiste s'il avait un rapport sur ce bill.

M. HOPKINS: Je n'ai reçu aucun rapport; d'ordinaire, nous ne commentons pas les bills d'intérêt public.

Le PRÉSIDENT: A mesure que nous avancerons, vous pourrez poser des questions.

Le Comité est-il prêt maintenant à étudier le bill, article par article?

Les articles 1 à 22, mis aux voix par le président, sont approuvés.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, le nouvel article 23 que le Comité a approuvé il y a quelques instants.

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Et l'article 24, qui est l'ancien article 23.

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Article 25, qui est l'ancien article 24, sera modifié à la ligne 33.

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Le préambule est-il approuvé?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Le titre est-il approuvé?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Férons-nous rapport du bill modifié?

Rapport est fait du bill modifié.

(La séance est levée.)



Deuxième session de la vingt-sixième législature

1964

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

du

COMITÉ PERMANENT

des

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Auquel a été déféré le Bill S-7, intitulé: «Loi modifiant
la Loi sur la marine marchande du Canada»

Président: L'HONORABLE A. K. HUGESSEN

SÉANCE DU MARDI 5 MAI 1964

Fascicule 1

TÉMOINS:

L'honorable J. W. Pickersgill, ministre des Transports; M. R. J. Baldwin, sous-ministre des Transports; le capitaine W. S. G. Morrison, surintendant des Examens nautiques, ministère des Transports.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1964

20743-1

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: l'honorable Adrian K. Hugessen,

les honorables sénateurs

Baird	Hugessen	Quart
Beaubien (<i>Provencher</i>)	Isnor	Reid
Bouffard	Jodoin	Robertson (<i>Shelburne</i>)
Bradley	Kinley	Roebuck
Buchanan	Lambert	Smith (<i>Kamloops</i>)
Connolly (<i>Halifax-Nord</i>)	Lang	Smith (<i>Queens-</i> <i>Shelburne</i>)
Croll	Lefrançois	Stambaugh
Dessureault	Macdonald (<i>Brantford</i>)	Taylor (<i>Westmorland</i>)
Dupuis	McCutcheon	Thovaldson
Farris	McGrand	Veniot
Gélinas	McKeen	Vien
Fournier (<i>Madawaska-</i> <i>Restigouche</i>)	McLean	Welch
Gershaw	Méthot	Woodrow—50
Gouin	Molson	
Haig	Monette	
Hayden	Paterson	Membres d'office
Hollett	Pearson	Brooks
Horner	Phillips	Connolly (<i>Ottawa-Ouest</i>)
	Power	

(Quorum 9)

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat en date du mercredi 18 mars 1964.

«Conformément à l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Bouffard, appuyé par l'honorable sénateur Beaubien (*Provencher*), tendant à la deuxième lecture du Bill S-7, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada».

Après débat, la question, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Bouffard propose, appuyé par l'honorable sénateur Guin, que le bill soit déféré au comité permanent des Transports et des Communications.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,
J. F. MACNEILL.

PROCÈS-VERBAL

MARDI 5 mai 1964

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 10 h. 40 du matin.

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen (*président*), Baird, Brooks, Buchanan, Connolly (*Ottawa-Ouest*), Croll, Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Gershaw, Gouin, Haig, Hollett, Isnor, Kinley, Lambert, Lefrançois, McGrand, Méthot, Pearson, Power, Quart, Reid, Smith (*Kamloops*), Smith (*Queens-Shelburne*), Stambaugh, Thorvaldson, Veniot et Woodrow.

Aussi présent: M. E. Russell Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Baird, il est DÉCIDÉ de solliciter par voie de rapport l'autorisation de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français des délibérations du Comité sur le Bill S-7.

Le Bill S-7, intitulé «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada», est expliqué au Comité par le ministre et des fonctionnaires du ministère des Transports.

Les témoins suivants sont entendus:

L'honorable J. W. Pickersgill, ministre des Transports.

M. R. J. Baldwin, sous-ministre des Transports.

Le capitaine W. S. G. Morrison, surintendant des Examens nautiques au ministère des Transports.

A midi 35, le Comité s'ajourne à 10 heures du matin le jeudi 21 mai.

Certifié conforme.

Le secrétaire du Comité,
F. A. Jackson.

LE SÉNAT
LE COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

Ottawa, MARDI 5 mai 1964

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le Bill S-7, loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, se réunit à 10 h. 30 sous la présidence du sénateur A. K. Hugessen.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, nous sommes en nombre et nous avons à étudier le Bill S-7, loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada.

Le Comité décide qu'il sera fait un compte rendu sténographique de ses délibérations sur le bill.

Le Comité décide de solliciter par voie de rapport l'autorisation de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français du compte rendu de ses délibérations sur le bill.

Le PRÉSIDENT: Comme je l'ai dit, nous avons à étudier le bill S-7, loi modifiant la loi sur la marine marchande du Canada. Dans les cas où il s'agit de modifier une loi de cette importance, je crois qu'il est très utile que les membres du Comité aient sous les yeux le texte de la loi qu'on propose de modifier, car ils peuvent ainsi comparer la loi avec les modifications proposées. J'ai donc essayé hier d'obtenir pour les membres du Comité des exemplaires de la loi sur la marine marchande du Canada dans sa forme actuelle afin que vous ayez le texte en étudiant les modifications proposées. Chose assez étonnante, on me dit qu'il est très difficile d'en obtenir des exemplaires. Combien d'exemplaires avons-nous obtenus?

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Quinze.

Le PRÉSIDENT: Pouvez-vous les distribuer?

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Oui.

Le PRÉSIDENT: On me dit que ce sont là les seuls exemplaires disponibles de la loi sur la marine marchande du Canada dans sa forme actuelle. Si les honorables sénateurs les prennent, je les prie de les conserver soigneusement afin de les avoir aux séances subséquentes du Comité. Les honorables sénateurs se souviennent, j'en suis sûr, que le sénateur Bouffard a expliqué ce bill lors de sa deuxième lecture et on trouvera ses observations dans les *Débats du Sénat*, séance du 12 mars.

Le but de cette séance, comme nous en sommes convenus à notre dernière séance, est d'obtenir des explications des fonctionnaires du ministère à l'égard de ce projet de loi avant de songer à entendre les groupes intéressés hors du Parlement. Il y en a beaucoup qui désirent être entendus. J'ignorais que le ministre allait venir ce matin, mais je suis heureux de le voir.

Désirez-vous nous fournir des explications, monsieur le ministre, ou bien préférez-vous laisser ce soin aux fonctionnaires du ministère?

L'hon. J. W. Pickersgill, ministre des Transports: Je suis entièrement à la disposition des sénateurs. J'ai un exposé plutôt sommaire des principaux points,

que je serais heureux de vous présenter. Cependant, n'étant pas avocat, je ne crois pas être bien compétent pour fournir des explications savantes, d'autant plus que je n'ai peut-être pas étudié la question autant que j'ai l'intention de le faire avant que le bill ne soit présenté à notre Chambre. Je préfère de beaucoup laisser les fonctionnaires traiter les aspects juridiques. Je pourrais vous fournir des données très générales sur le bill et sur ce qu'il vise, à moins que je ne me trouve ainsi à répéter ce que le sénateur Bouffard a déjà dit.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous serons très heureux d'entendre le ministre. Il y a près de deux mois que le sénateur Bouffard nous a parlé. Est-ce que le Comité désire entendre le ministre?

(Assentiment.)

L'hon. M. PICKERSGILL: En parlant du bill, je ne crois pas qu'il soit vraiment possible de dire qu'il s'inspire d'un principe unique quelconque. Je ne prétends pas que le bill soit dénué de principes. Pourtant, après l'avoir parcouru, je me suis vainement efforcé de trouver ce que je répondrais si on me demandait à la Chambre des communes sur quel principe repose le bill. Je crois qu'on peut dire d'une façon générale que le bill vise, en principe, à améliorer la loi sur la marine marchande du Canada de plusieurs façons, que je pourrais peut-être vous indiquer.

En 1960, il s'est tenu une conférence internationale en vue de reviser la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. C'est une convention à laquelle le Canada et les autres pays avancés doivent toujours attacher de l'importance, car une partie de la concurrence que nous subissons en haute mer provient de pays qui, désireux de réduire leurs frais, peut-être au prix de vies humaines, ne vont pas aussi loin que nous pour sauvegarder les vies humaines. Nous sommes économiquement intéressés, ou du moins nos entreprises de transport maritime sont économiquement intéressées à ce que le plus de pays possible adhèrent à cette convention. Nous avons envoyé une importante délégation à cette conférence et, par suite de notre intervention, on a apporté à la convention un certain nombre de changements qui ont tous été mis dans ce bill. Mais la nouvelle convention ne peut pas s'appliquer avant d'avoir été acceptée par un certain nombre de pays. Je crois comprendre que nous approchons du moment où assez de pays l'auront entérinée pour qu'elle puisse entrer en vigueur.

Nous n'avons pas l'habitude d'accepter ces ententes à moins d'avoir la certitude que notre corps législatif les approuvera. J'imagine que nous ne donnerions jamais un assentiment définitif avant d'être bien certains que le Parlement nous a autorisés à le faire et c'est l'un des objets de ce projet de loi. Comme je l'ai dit, je crois que ce sera très avantageux pour nos entreprises de transport maritime.

Je ne crois pas à propos d'entrer dans les détails à ce sujet, car je suis sûr que vous allez vouloir interroger les fonctionnaires sur les détails. Je passe donc immédiatement à un autre sujet, celui dont traite l'article 2 du bill.

Le PRÉSIDENT: Auparavant, monsieur le ministre, permettez-moi de dire que, d'après le discours du sénateur Bouffard, les articles du bill qui portent sur la nouvelle convention sont les articles 6 à 27 compris.

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

Le PRÉSIDENT: Pensez-vous, ou est-ce trop vous demander, que ces articles sont susceptibles de se heurter à une certaine opposition?

L'hon. M. PICKERSGILL: Autant que je sache, ils ne le sont pas, mais les fonctionnaires pourront peut-être vous éclairer à ce sujet. Je crois que tous les intéressés au Canada sont satisfaits, car il s'agit de la navigation en haute mer. Étant donné que ce sont des normes que nous nous imposons nous-mêmes

déjà, il est tout à fait avantageux pour nous que d'autres pays fassent de même. Je ne pourrais rien ajouter d'utile. Je n'ai pas les connaissances techniques nécessaires pour en dire beaucoup plus.

Je pourrais peut-être tout juste mentionner l'article 2, qui traite de la délivrance de permis aux petits navires qui ne sont pas tenus d'être immatriculés. Cette partie de la loi sur la marine marchande du Canada est une anomalie, car, en vertu de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, la navigation est exclusivement de la compétence du Parlement. Il se trouve que nous sommes le seul corps ayant l'autorité législative voulue pour réglementer même les plus petits types d'embarcations. Il saute aux yeux que la réglementation d'une foule de choses à leur sujet serait mieux faite par les autorités locales, en fonction des intérêts et des besoins locaux. Nous proposons dans le présent bill que le Parlement autorise le ministère des Transports ou le gouverneur en conseil, selon le cas, à désigner comme agents des organismes appropriés, provinciaux ou municipaux. Nous ne pouvons pas déléguer nos pouvoirs, mais nous pouvons déléguer le soin d'exercer certaines responsabilités à des gens qui sont beaucoup plus compétents pour le faire que des bureaucrates fédéraux, et qui peuvent le faire tout en vaquant à leurs autres occupations à bien moins de frais et d'une façon beaucoup plus agréable pour la population locale.

Quiconque fréquente les lieux de villégiature sait que le bruit pose un problème. Ces pétarades ne me plaisent pas, je l'avoue, et je crois qu'une réglementation raisonnable est à souhaiter, mais je ne crois pas qu'il convienne beaucoup au ministère des Transports d'agir directement. C'est peut-être tout ce qu'il y a lieu pour moi de dire au sujet de cet article.

Article 2—

Le sénateur ISNOR: Ferez-vous une exception sur ce point en ce qui concerne les ports où le ministère des Transports a des bureaux?

L'hon. M. PICKERSGILL: Le sénateur Isnor songe probablement aux grands ports où naviguent de petits bâtiments. Nous ne voudrions naturellement pas déléguer là à quelqu'un d'autre le soin de policer les petits navires et les petits bâtiments. Je songe, par exemple, à Halifax, où le ministère des Transports ne voudrait pas déléguer ses pouvoirs à d'autres qu'à la Commission des ports nationaux, car à cet endroit les petits navires pourraient nuire à ce que nous considérons comme la navigation proprement dite, c'est-à-dire celle des bâtiments commerciaux.

Je songe, cependant, aussi à des endroits comme le lac des Bois, où il ne se fait à peu près pas de navigation commerciale. Je suppose que l'entreprise forestière pour laquelle je travaillais il y a une quarantaine d'années utilise encore quelques bateaux sur ce lac, mais à toutes fins pratiques, c'est surtout la navigation de plaisance qui se pratique sur le lac des Bois et c'est une navigation que le ministère des Transports n'est vraiment pas très en mesure de réglementer.

Je pourrais peut-être passer à l'article 3. Cet article vise à exiger que les grands bâtiments de pêche soient sous la direction de capitaines et de lieutenants brevetés. On me dit que les représentants de l'industrie de la pêche ont été consultés à ce sujet depuis un certain nombre d'années et qu'on s'accorde généralement à reconnaître le besoin de relever les normes de compétence et d'immatriculation pour les bâtiments de pêche. Cette mesure est considérée comme très désirable. Malgré le grand souci qu'on a eu de consulter des groupes représentant l'industrie de la pêche sur les normes à exiger des personnes commandant des bâtiments de pêche, il y a encore des divergences d'opinions dont je suis sûr que les honorables sénateurs prendront connaissance plus tard au cours de leurs délibérations. Pour cette raison, nous ne proposons pas que

cet article soit appliqué dès l'adoption du bill, s'il est adopté sous sa forme actuelle, mais seulement à une date que décrètera le gouverneur en conseil. Nous voulons ainsi avoir l'assurance qu'il y aura de plus amples consultations en vue de concilier les divergences qui pourront exister encore ou surgir. Je sais que le sénateur Kinley, le sénateur Hollett et d'autres honorables sénateurs seront probablement en mesure d'aider eux-mêmes beaucoup le Comité à ce sujet.

Le sénateur HOLLETT: Dois-je conclure de cet article que tout bâtiment de pêche de plus de 25 tonneaux, depuis Twillingate jusqu'au Labrador, devra avoir un capitaine et un lieutenant brevetés?

L'hon. M. PICKERSGILL: Je crois comprendre qu'aucune mesure proposée pour les bâtiments de pêche dans ce projet de loi ne s'appliquera aux bâtiments actuellement en service, ni aux capitaines ou aux autres officiers de tout bâtiment actuellement en service. Cela ne s'appliquera qu'aux nouveaux bâtiments mis en service.

Le sénateur HOLLETT: Mais quelle différence peut-il y avoir entre vieux et nouveaux bâtiments? Vous savez aussi bien que moi, je pense, monsieur le ministre, que la plupart des capitaines qui vont au Labrador ont des bâtiments de plus de 25 tonneaux, et qu'ils pourraient difficilement se permettre d'aller à l'école et d'apprendre.

L'hon. M. PICKERSGILL: C'est précisément pour cette raison que cela, comme je l'ai dit, ne s'appliquera pas à eux. Cet article ne s'appliquera qu'aux nouveaux venus. Il ne s'appliquera à personne qui soit actuellement dans l'industrie de la pêche ou qui possède un bâtiment.

Le sénateur HOLLETT: Je désire vraiment signaler le danger qu'il y aura là.

L'hon. M. PICKERSGILL: Oui, il y aurait eu un danger si l'inconvénient n'avait pas été entièrement prévu dans le bill par voie d'exception. Après tout, je connais moi-même très bien certains de ces capitaines et je préférerais de beaucoup aller en mer avec eux qu'avec quelqu'un frais émoulu de l'école. Je vous en donne ma parole. D'autre part, je pense qu'on commettrait une erreur en laissant des jeunes accéder à ces fonctions sans préparation suffisante maintenant que les moyens de les préparer existent. C'est vraiment pour cette raison que nous voulons être absolument certains de ne léser d'aucune manière ceux qui gagnent actuellement leur vie de cette façon. Ma circonscription est peut-être plus concernée qu'aucune autre circonscription au Canada.

Le sénateur BAIRD: Oui, sans doute.

L'hon. M. PICKERSGILL: Je prie les honorables sénateurs de croire que je serais extraordinairement châtouilleux sur ce point.

Le PRÉSIDENT: Quelle disposition du bill en limite l'application aux nouveaux bâtiments?

L'hon. M. PICKERSGILL: M. Baldwin pourrait peut-être m'aider ici. Il ne s'agit pas des bâtiments. Il s'agit des capitaines et des lieutenants. Le bill ne s'appliquera pas à quiconque est actuellement capitaine ou lieutenant à bord d'un bâtiment de pêche. Il ne s'appliquera qu'aux nouveaux venus.

Le PRÉSIDENT: Mais dans quel article du bill est-ce?

Le sénateur KINLEY: Un bâtiment de 25 tonneaux est un bien petit bâtiment.

L'hon. M. PICKERSGILL: Oui. C'est une question que le Comité devrait examiner d'assez près.

Le sénateur KINLEY: La limite ne devrait-elle pas être de 150 tonneaux?

L'hon. M. PICKERSGILL: Je crois que nos fonctionnaires ont déjà certains amendements à proposer à ce sujet.

Le sénateur KINLEY: Au Comité?

L'hon. M. PICKERSGILL: Oui, et je tiens à dire que j'en serais personnellement très heureux si le Comité aide à perfectionner le texte. Je suis loin d'être convaincu que nous ayons examiné tous les aspects. A titre de ministre des Transports, je tiens à dire immédiatement que nous voulons avoir la certitude absolue de ne rien faire qui puisse, de quelque façon, brimer ou léser ceux qui sont déjà en place dans l'industrie.

Le PRÉSIDENT: C'est ce que pensais. Je n'ai rien vu dans le texte même du bill.

M. J. R. BALDWIN (*sous-ministre des Transports*): L'article 5 porte sur le même sujet, monsieur, et il faut vraiment le rattacher à l'article 3. Dans l'article 5 se trouve le pouvoir qu'il est proposé de donner au gouverneur en conseil d'établir les diverses formalités et normes à respecter quant à la délivrance des brevets. C'est à l'aide des pouvoirs prévus par cet article que nous avons l'intention d'établir les paliers et les formalités qui protégeront ceux qui sont déjà en place dans l'industrie. C'est à cet égard qu'il est nécessaire de proposer un autre amendement pour rendre certain...

L'hon. M. PICKERSGILL: J'irai plus loin que M. Baldwin et je dirai que nous sommes très désireux d'apporter un amendement tel qu'il soit bien clair qu'on ne s'en remettra pas au gouverneur en conseil, mais que le Parlement décidera.

Le sénateur KINLEY: Pour que ce ne soit pas fait par arrêté ministériel.

L'hon. PICKERSGILL: Non, pour que ce soit fait par le Parlement.

Le sénateur HOLLETT: Je parle en ce moment pour Terre-Neuve et non pour aucune autre partie du Canada. Je connais bien nos pêcheurs. L'article 3 n'est acceptable, en somme, qu'en fonction du règlement que le gouverneur en conseil pourra édicter. Si nous connaissions ce règlement, peut-être pourrions-nous comprendre.

L'hon. M. PICKERSGILL: Je ne serais peut-être pas toujours ministre des Transports et il ne me plairait pas que le gouverneur en conseil ait un pouvoir de réglementation qui puisse nuire à quelqu'un de ceux actuellement établis dans l'industrie de la pêche.

Le sénateur KINLEY: Je le sais.

L'hon. M. PICKERSGILL: Je veux que cela soit parfaitement clair et, par conséquent, je crois que la loi devrait être explicite.

Le sénateur PEARSON: S'il y a des articles autorisant le gouverneur en conseil à décréter des règlements plus tard, à quoi servira le bill que nous sommes à étudier?

L'hon. M. PICKERSGILL: A l'époque où le bill a été rédigé, on a cru que les précautions prises étaient suffisantes, mais je ne devrais peut-être pas parler ainsi, car je n'étais pas ministre des Transports alors, cette question ne retenait pas autant mon attention et nous avons un grand nombre de projets de lois devant nous. Mais après la deuxième lecture, certains honorables sénateurs m'ont présenté des arguments qui m'ont porté à croire que des protections supplémentaires étaient nécessaires, et je voudrais qu'on les y mette. C'est une des raisons.

Je crois que, si ce bill avait été présenté en premier lieu à notre Chambre, je l'aurais peut-être scruté avec un peu plus de soin et en détail; mais je sais avec quelle attention les honorables sénateurs examinent ces questions et j'étais certain que le bill n'échapperait pas à leur examen. De plus, mon ami le sénateur Kinley avait lui-même attiré mon attention sur certaines de ces

questions. Étant donné que ces amendements n'apportent aucun changement de principe, mais constituent des mesures de sauvegarde que nous avons nous-mêmes l'intention de faire entrer dans le bill, j'ai cru qu'il serait à propos de venir vous annoncer un assentiment complet de ma part et de la part du gouvernement, et c'est la principale raison de ma présence ici aujourd'hui. Je crois que les honorables sénateurs seront ainsi bien en mesure de nous prêter leur concours en s'acquittant de leurs fonctions législatives.

Le PRÉSIDENT: Je crois que cette question est maintenant éclaircie. Le ministre dit que, de toute façon, on n'appliquera l'article 3 du présent bill à aucun des capitaines actuels. Est-ce exact?

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

Le PRÉSIDENT: Cette disposition ne se trouve pas dans le bill que nous sommes à étudier. On nous dit que cela pourrait se faire par arrêté ministériel. Étant donné que le ministre a énoncé le principe, je présume qu'il faudrait l'introduire dans le bill même, comme amendement à l'article 3.

M. BALDWIN: A l'article 5, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Fort bien. Pouvons-nous compter sur le ministère pour que l'amendement voulu soit produit plus tard?

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): A ce propos justement, nous avons une assez longue liste de gens qui veulent se présenter ici et exposer des faits. Il se peut que certains soient amenés ici précisément par cet article. J'invite simplement le secrétaire du Comité à tenir compte de cela quand il enverra des avis touchant les séances où des protestations seront attendues à ce sujet. Peut-être qu'à ce moment-là nous aurons le texte de l'amendement et nous pourrons le leur envoyer.

L'hon. M. PICKERSGILL: Je crois que le ministère sera en mesure de fournir ce texte. Une certaine partie du travail a déjà été faite. L'amendement ne sera peut-être pas dans sa forme définitive, mais nous ne voulons pas préjuger la question avant d'avoir entendu ces protestations. De toute façon, on aura une idée de la solution que nous envisageons, et le Comité gagnera probablement beaucoup de temps si, en réponse à ceux qui protesteront, il se déclare disposé à s'engager dans cette voie, après quoi le Comité leur fera dire en détail ce qu'ils en pensent.

Le sénateur HOLLETT: Est-ce qu'on a déjà formulé l'amendement?

L'hon. M. PICKERSGILL: Oui.

Le sénateur REID: Est-ce que je pourrais poser une question au sujet de l'article 4, au sommet de la page 4:

- a) si le navire n'est pas uniquement utilisé pour la pêche, un mécanicien de 3^e classe, dûment breveté, et
- b) si le navire est employé uniquement pour la pêche, un chef mécanicien d'un bâtiment de pêche à moteur, dûment breveté.

Le PRÉSIDENT: Le ministre n'a pas encore commencé à traiter de l'article 4. Il parle actuellement de l'article 3, auquel se rapporte l'article 5.

Le sénateur REID: J'y reviendrai plus tard.

Le sénateur KINLEY: La question des mécaniciens soulève tout un problème. Pourquoi les lieutenants sont-ils compris ici? Je lis «les capitaines et les lieutenants de bâtiments de pêche». Quand les chalutiers de gros tonnage sont arrivés, tous les pêcheurs étaient toujours appelés des seconds et ils étaient choisis par le capitaine; l'équipage avait des parts et devait donner satisfaction au capitaine, tout comme il lui fallait donner satisfaction à l'équipage et ainsi régnait l'harmonie.

Si le capitaine était d'avis qu'un second n'était pas assez bon, il le plaçait dans le doris et choisissait un autre second. Si cet homme se présente en bran-

dissant un brevet et déclare «Je suis un lieutenant», la situation se trouvera changée. Si vous délivrez un brevet à un tel homme, il semble que la porte sera un peu trop ouverte. C'est manifestement une question d'expérience. Même avec un brevet, si l'homme n'a pas d'expérience, les conditions sont telles qu'il ne sera pas là, car il faut qu'il gagne de l'argent. Il a entre les mains un bâtiment de deux millions et demi de dollars et un équipage composé d'hommes qui ont des parts et qui ne l'accompagneront pas s'il ne réussit pas.

Le brevet que vous demandez met la charrue devant les bœufs. Vous demandez quelles sont les règles de rencontre et comment faire le point. Tout jeune garçon sait cela dans les Maritimes. J'ai été pendant 20 ans président d'un comité que nous avons là. Maintenant, le capitaine doit voir à tous ces instruments. Les instruments qu'on a maintenant sont si finement réglés que le navire qui perd une drague sur les bancs peut retourner à l'endroit précis où il était et la ramasser. Le capitaine est censé voir à tous ces instruments. Tout est mécanique. L'homme qui se présente en disant «J'ai un brevet» ne fait qu'embrouiller la situation, car il peut arriver qu'il soit tout à fait inapte. L'homme qui va maintenant en mer doit avoir passé un bon examen et il est maître marinier, mais il n'a pas à s'acquitter des mêmes responsabilités que le capitaine d'un bâtiment de pêche, qui a une machinerie coûteuse à surveiller, qui doit faire de l'argent et qui doit connaître son métier.

L'hon. M. PICKERSGILL: Nous ne cherchons pas à imposer des méthodes d'embauchage à ces gens. Le bill vise simplement à dire que les nouveaux venus dans l'industrie ne seront pas acceptés à moins de posséder certaines qualifications.

Le sénateur KINLEY: Cela va peut-être si l'on veut un capitaine et un lieutenant pour un chalutier de 10 tonneaux. Mais je pense qu'un lieutenant est nécessaire à bord des gros chalutiers de plus de 200 tonneaux. Je ne conçois pas qu'on puisse faire des lieutenants avec des hommes qui ne sont pas des lieutenants.

L'hon. M. PICKERSGILL: C'est peut-être une question que le Comité pourra régler quand il y aura quelqu'un de plus compétent que moi pour discuter avec le sénateur Kinley. Je ne peux pas le faire, car il est beaucoup plus au courant que moi.

Le sénateur KINLEY: On nous a présenté ce bill il y a un mois et j'en ai oublié les détails. Je voudrais l'étudier un peu.

L'hon. M. PICKERSGILL: Très bien.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Je voudrais que le ministre comprenne pendant qu'il est ici que cette disposition rendant le certificat obligatoire pour les lieutenants va faire naître des difficultés. Je suis heureux que le sénateur Kinley ait soulevé la question. Si nous adoptons ce projet de loi, même à l'avenir, les garçons intelligents sortant de l'école secondaire qui s'engageront à bord de bateaux faisant la pêche aux pétoncles ou autres crustacés seront encore appelés des seconds. Le second n'est pas reconnu. Autant que je sache, il n'est pas payé plus cher. Ce bill s'appliquera à ce que nous considérons comme de très petits bâtiments, environ 42 pieds, ce qui comprend tous les petits bâtiments, comme par exemple les chalutiers à drague longs de 90 pieds qui pêchent le pétoncle, et ces bâtiments forment des catégories à part. Cela veut dire qu'il leur faudra se trouver un lieutenant. Il sera très difficile pour le propriétaire ou le capitaine du navire de trouver quelqu'un qu'il veut avoir, qu'il juge nécessaire et qui ait le brevet de lieutenant. Les hommes de confiance ou les seconds sont ceux que le capitaine considère comme étant un peu plus intelligents que les autres et qui, à son avis, pourraient prendre le commandement. Cependant, un homme semblable pourra faire la pêche pendant quelque temps, puis retourner à une autre occupation quelcon-

que. C'est ce que je veux faire comprendre au ministre pendant qu'il est ici, et je veux lui demander de faire étudier soigneusement cette question par les fonctionnaires, car il ne s'agit vraiment pas là de lieutenants brevetés, mais d'une catégorie bien distincte de pêcheurs.

L'hon. M. PICKERSGILL: Oui. Je crois que le Comité devra approfondir cette question quand il étudiera en détail les articles du bill. Quant à moi, je ne me sens pas assez compétent pour la discuter.

Le sénateur KINLEY: Je crois que nous pourrions oublier les lieutenants, sauf dans le cas des plus gros chalutiers.

L'hon. M. PICKERSGILL: Oui. J'ai toujours trouvé sage, depuis que j'ai acquis un peu de sagesse, d'éviter toute discussion sur des sujets qui ne me sont pas tout à fait familiers. Je reconnais que cette question ne m'est pas familière et qu'il est préférable que je m'abstienne d'exprimer une opinion, sauf pour dire, qu'en général, nous ne voulons pas que ce projet de loi, s'il est adopté, ait la moindre conséquence déplorable sur les intérêts économiques de l'industrie de la pêche.

Le sénateur HOLLETT: Pourquoi ce changement, de 150 à 25 tonneaux? Y a-t-il une raison particulière?

L'hon. M. PICKERSGILL: Là encore, je préfère ne pas essayer de répondre à cette question moi-même, monsieur le sénateur. Je vous en donne l'assurance, honorables sénateurs, c'est là une question de principe pour le gouvernement. Il y a, je pense, une demi-douzaine d'honorables sénateurs dont les opinions vaudraient beaucoup plus que la mienne.

Le sénateur KINLEY: Le Comité pourrait régler ces questions-là.

L'hon. M. PICKERSGILL: C'est juste, et j'espère que vous le ferez.

Le sénateur KINLEY: En ce qui concerne les mécaniciens aussi.

L'hon. M. PICKERSGILL: Oh oui, sans doute.

Le sénateur KINLEY: N'oubliez pas que le second du mécanicien et le second du capitaine, si vous en avez à bord d'un bâtiment de pêche, devront être brevetés.

L'hon. M. PICKERSGILL: Je crois savoir ce que veut dire le sénateur Kinley. Samedi dernier, j'étais à bord d'un avion dirigé par un seul pilote. Je me suis demandé tout à coup ce qui arriverait si le pilote faisait une syncope, si quelque chose allait mal ou si une réparation quelconque s'imposait. Il n'y a rien que j'aurais pu faire, sauf prier. Je crois qu'il en est de même de la machinerie moderne des bâtiments dont nous parlons.

Le sénateur KINLEY: Vous étiez dans l'air, mais quand vous êtes en mer et que vous êtes menacé d'une panne quelconque, si la terre est en vue, vous prenez vite cette direction, car les réparations se font dans un port.

L'hon. M. PICKERSGILL: Oh, bien sûr. Mais il n'aurait pas été question de réparer l'avion si le pilote avait fait une syncope.

Le PRÉSIDENT: Le ministre a maintenant traité des articles 3 et 5.

L'hon. M. PICKERSGILL: Je passe maintenant à l'article 4.

Le sénateur KINLEY: Il y a quelques années, cette question de 150 tonneaux a surgi au Comité, et le Comité a décidé qu'il ne fallait pas modifier cette limite.

L'hon. M. PICKERSGILL: Et il en arrivera peut-être encore à la même décision. Cependant, j'espère qu'il examinera cette question avec autant de soin et d'objectivité que possible, car je pense que cette médaille a son revers. Après tout, il se dispense beaucoup de connaissances techniques de nos jours, et pour que cette nouvelle industrie devienne vraiment rentable, non seulement lui faut-il des hommes compétents, mais encore des hommes formés

avec compétence. On n'a plus aujourd'hui la même possibilité de faire son apprentissage qu'on avait à l'époque où naissait l'industrie de la pêche au Labrador. Je crois donc vraiment qu'il nous faudra essayer de trouver un juste milieu. Mais je tiens à dire encore, au risque de me répéter *ad nauseam*, que la dernière chose que nous voulons faire serait de causer le moindre tort à l'industrie de la pêche.

Le sénateur BAIRD: Autrement dit, nos écoles techniques devraient sans doute se charger d'une grande partie du problème.

L'hon. M. PICKERSGILL: C'est juste. Maintenant, en ce qui concerne ces remorqueurs, on me dit—et je parle ici sans être moi-même bien au courant—que certains types sont pourvus d'appareils modernes d'avertissement dans la chambre des machines, que le mécanisme de propulsion se commande entièrement du pont et que les propriétaires de remorqueurs veulent être soustraits à l'obligation d'avoir à bord un mécanicien qui monte la garde pendant qu'ils font des voyages sur des eaux assez bien abritées, dans l'intérieur ou le long des côtes du pays. Nous proposons ce changement en raison des instances pressantes des exploitants de remorqueurs côtiers et nous nous trouvons, en fait, à reconnaître le degré supplémentaire de sécurité résultant de l'installation de mécanismes modernes d'avertissement et de commande pour la machinerie. Ce n'est qu'un aspect de la modernisation.

Cet article stipule aussi que certains navires ne portant pas de passagers qui étaient dispensés jusqu'ici d'avoir à bord des mécaniciens brevetés devront avoir à bord un mécanicien de classe III ou, dans le cas d'un bâtiment de pêche, un chef mécanicien de bâtiment de pêche à moteur quand ils font des voyages comportant plus de risques qu'un voyage de cabotage classe III.

Le Service d'inspection des navires à vapeur a soigneusement examiné ces deux modifications afin de s'assurer que nous ne nous trouverons aucunement à réduire le degré nécessaire de sécurité ou à imposer des obligations trop onéreuses au propriétaire du navire.

Je ne crois pas qu'il soit nécessaire pour moi d'ajouter quoi que ce soit à ce que j'ai déjà dit de l'article 5 quand nous avons discuté l'article 3, et je pourrais peut-être passer directement à l'article 28.

L'article 28 (1) vise à autoriser la mise en vigueur de certaines modifications apportées à la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux par les hydrocarbures, qui remonte à 1954, modifications décidées lors d'une conférence de pays maritimes tenue à Londres en 1962. Ces changements donnent plus d'étendue aux surfaces océaniques où il est interdit de déverser du mazout, appliquent la convention à des navires de moindre tonnage et sont considérés comme devant faciliter la lutte contre ces abus.

Je crois que, de l'avis de tous, plus nous prendrons de mesures pour enrayer la pollution de la mer par les hydrocarbures, le mieux ce sera. Je ne crois pas qu'un seul Canadien voudrait que ces abus prissent plus d'ampleur qu'ils n'en ont à l'heure actuelle.

Le sénateur KINLEY: Il doit exister des sanctions contre cela?

L'hon. M. PICKERSGILL: Oui, sans doute. Il s'agit simplement de savoir jusqu'à quel point les étrangers qui naviguent au large de nos côtes en conviendront. Il nous faut agir aussi rapidement qu'ils consentent à le faire, et c'est ce dont il s'agit ici.

L'article 28 (2). Cette modification vise à porter à \$5,000 l'amende maximum prévue pour quiconque enfreint les règlements relatifs à la prévention de la pollution des eaux par les hydrocarbures. C'est la suite du paragraphe (1) et il ne fait que majorer la peine.

Le sénateur KINLEY: Est-ce que cela peut mettre les petits exploitants en danger?

L'hon. M. PICKERSGILL: Non. Je crois qu'il s'agit au contraire d'atteindre ceux pour qui une amende plus petite, de \$500 mettons, n'est rien de plus que le prix à payer pour le privilège de se délester de leur mazout. Je ne crois pas qu'un juge infligerait une amende de \$500 à un petit navire. Cependant, certains propriétaires de gros navires estiment qu'ils s'en tirent à bon compte avec une amende semblable. C'est comme stationner son auto. Certains pensent qu'il en coûte moins cher de payer l'amende pour stationnement en lieu interdit que de stationner dans un parc de stationnement. Je crois que, dans une question de ce genre, nous pouvons nous fier au bon sens de ceux qui appliquent la loi, mais nous avons vraiment besoin de sanctions efficaces contre les propriétaires de gros navires.

L'article 29 porte sur le paiement des droits dans les ports publics. La loi sur la marine marchande du Canada prévoit que certaines zones peuvent être déclarées ports publics, et pour ces ports la loi prescrit aussi à quelles conditions un navire devra ou ne devra pas payer de droits de port et stipule la fréquence du paiement de ces droits. Ces conditions étant fixées par une loi, le gouverneur en conseil se trouve empêché d'user de discrétion et, à notre avis, si les droits prélevés dans les ports étaient prescrits par voie de règlement, l'imposition des droits pourrait être rendue plus équitable.

Si j'ai bien compris, le gouverneur en conseil prescrit les droits, mais il n'est pas autorisé à prescrire la fréquence des paiements. Il semble un peu saugrenu qu'il soit autorisé à faire cela, mais non ceci.

Le sénateur KINLEY: Avez-vous prévu des dispositions différentes pour les pêcheurs? J'ignore si vous allez laisser les pêcheurs entrer gratuitement ou non.

L'hon. M. PICKERSGILL: Ils entrent en franchise s'ils ne restent pas plus longtemps que 24 heures. Il se pose un problème sur la côte de l'Ouest, où des pêcheurs utilisent des radeaux pour amarrer leurs bâtiments pendant trois ou quatre jours, parfois plus longtemps. Nous estimons qu'il n'est pas tout à fait raisonnable de fournir des moyens d'amarrage à certains pêcheurs dans certaines parties du pays, mais non pas à d'autres pêcheurs dans le reste du pays. Il serait plus juste qu'il ne soit pas stipulé que le quayage sera payé à certains endroits et ne le sera pas ailleurs. En ce qui concerne le déchargement du poisson et la prise à bord d'autres cargaisons, il n'y a pas de droits pour les pêcheurs.

Le sénateur KINLEY: Dans les petits ports, vous faites aussi payer pour l'utilisation du quai public?

L'hon. M. PICKERSGILL: Je suis justement en train d'étudier en ce moment tout ce problème de l'administration des petits ports publics. Je crois que personne ne s'en est occupé depuis longtemps et la question a besoin d'être soigneusement passée en revue. Cela m'intéresse beaucoup à titre de député et je ne suis pas du tout satisfait de la situation actuelle. Cependant, comme vous le savez, le présent bill n'y changera rien.

L'article 30 porte sur la réglementation de la navigation de plaisance. Je ne crois pas avoir besoin d'en dire plus à ce sujet que ce que j'ai dit en parlant des petits bâtiments en général. C'est un domaine où, s'il était possible de trouver des agents pour nous représenter...

Le sénateur KINLEY: La police provinciale, peut-être?

L'hon. M. PICKERSGILL: Nous pourrions peut-être conclure des ententes avec les autorités de certaines provinces.

Le sénateur KINLEY: La navigation de plaisance constitue un danger réel là où il y a des baigneurs.

L'hon. M. PICKERSGILL: Si nous pouvions nous entendre avec les gouvernements provinciaux et les autorités municipales, ce qu'il y a à faire serait

beaucoup mieux fait que si des fonctionnaires fédéraux le faisaient, car nous ne pouvons absolument pas nous permettre de faire intervenir des fonctionnaires fédéraux.

Cet article autorisera le gouvernement à interdire ou à restreindre l'accès de certaines étendues d'eau aux petites embarcations là où la sécurité publique est en jeu, ou à assurer la réglementation efficace de ces eaux dans l'intérêt public ou pour la protection ou la commodité du public. Il y a manifestement des endroits où ces petits bâtiments seront tout à fait interdits, là où ils constituent un danger réel pour la navigation et les opérations commerciales.

Les articles 31 à 34 concernent les modifications apportées aux dispositions de la loi relatives à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires et d'autres personnes ayant affaire à l'exploitation de navires. Je préfère laisser simplement ces questions, qui sont fort complexes, aux fonctionnaires compétents. De toute façon, cela me dépasse.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit de la Convention internationale relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires océaniques.

L'hon. M. PICKERSGILL: L'article 35 est celui, j'en suis sûr, que la plupart des honorables sénateurs et la plupart des gens considéreront comme la partie la plus importante du bill. Il vise à établir un nouveau principe dans notre industrie du cabotage en réservant aux navires immatriculés au Canada les opérations de cabotage le long des rivages canadiens des Grands Lacs et dans la partie du fleuve Saint-Laurent que les navires immatriculés au Canada ne considèrent ordinairement pas comme la haute mer. J'avoue que cela ne me souriait guère, à moi un libre-échangiste libéral de la vieille école. Mais certaines considérations m'ont aidé à comprendre que ce n'est pas une disposition déraisonnable. Je crois, cependant, qu'il serait déraisonnable d'appliquer ce principe à toute la côte atlantique et particulièrement à Terre-Neuve. Mais on ne le fera pas. On l'appliquera seulement à l'ouest d'Anticosti, sans définir la limite avec plus de précision qu'elle n'est définie dans la loi.

Naturellement, il y a des raisons assez puissantes de l'appliquer à l'ouest d'Anticosti quand on compare la pratique canadienne à la pratique d'autres pays.

Le sénateur HOLLETT: Quelle est la situation à l'heure actuelle?

L'hon. M. PICKERSGILL: A l'heure actuelle, cette navigation est limitée aux navires d'immatriculation britannique. Sous le régime de la Convention entre les pays du Commonwealth sur la navigation, nous sommes admis à restreindre cette navigation. Une des raisons qui nous ont amenés à le faire, c'est qu'on faisait enregistrer aux Bermudes certains navires très vieux pour les affecter à ce cabotage, des navires qui, s'ils étaient immatriculés au Canada, n'obtiendraient jamais de nous la permission de se livrer à ce cabotage. Si nous ambitionnons d'avoir un commerce de cabotage et des normes quelconques, surtout des normes ouvrières, nous avons jugé que cette sorte de concurrence nous mettait en présence de ce que M. Fielding aurait appelé du *dumping* à l'époque où il inventa ce très important principe qui nous a permis d'adopter une attitude relativement libérale à l'égard du commerce. Cette considération a contribué autant que toute autre à me convaincre que ce n'était pas une disposition déraisonnable à proposer à l'heure actuelle.

Le PRÉSIDENT: Mais, monsieur le ministre, vous pourriez sûrement empêcher des navires en mauvais état de naviguer sur les Grands Lacs?

L'hon. M. PICKERSGILL: Oui, des navires en mauvais état, mais nous constaterions peut-être qu'il est difficile, voire illégal pour nous, de faire subir à des navires non immatriculés dans notre pays la sorte d'inspection que nous faisons à bord de nos propres navires. Ce ne sont pas précisément des navires en mauvais état de navigabilité. Un des procédés très simples auxquels nous avons

recours consiste à refuser l'immatriculation canadienne aux navires qui ont dépassé un certain âge, car nous estimons que leur navigabilité est trop douteuse. Nous considérons qu'il est mauvais de leur autoriser ce genre de navigation et que nous nous trouverions à saper certaines de nos propres lois si nous tolérions certaines des pratiques qui semblent vouloir s'établir depuis quelque temps.

Le sénateur PEARSON: Monsieur le ministre, dans le cas du port de Churchill ou de la baie d'Hudson, est-ce que seuls les navires canadiens seront autorisés à faire du transport de là jusqu'aux ports du fleuve Saint-Laurent.

L'hon. M. PICKERSGILL: Non. Les navires britanniques ne seront pas empêchés de transporter des marchandises depuis Terre-Neuve ou la Nouvelle-Écosse jusqu'aux ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Ils seront empêchés de faire du cabotage à l'ouest d'Anticosti, entre ports canadiens à l'ouest d'Anticosti.

Le sénateur KINLEY: Pas un navire canadien?

L'hon. M. PICKERSGILL: Ce sera interdit à un navire britannique.

Le sénateur KINLEY: Les navires canadiens ont libre accès dans les deux sens?

L'hon. M. PICKERSGILL: Oui, les navires canadiens sont admis de toute façon, mais les navires britanniques qui peuvent actuellement faire du cabotage, par exemple, entre Baie-Comeau et Hamilton, ou entre Sept-Îles et Hamilton, ne pourront plus le faire à l'avenir. Cela sera réservé aux navires canadiens.

Le sénateur HOLLETT: Est-ce que les navires américains ont le droit de faire du cabotage actuellement?

L'hon. M. PICKERSGILL: Pas au Canada. Aucun des navires que nous appelons navires étrangers n'est autorisé à en faire; seulement les navires enregistrés dans le Commonwealth. Mais les changements survenus quant à l'immatriculation dans le Commonwealth sont en partie responsables de l'attitude que nous prenons. Certains des pays membres de la conférence du Commonwealth, si c'est le nom exact de cet organisme, se soucient fort peu de la sorte de navires qu'ils admettent. On a acheté de très vieux bâtiments américains pour leur faire faire du cabotage, et il est temps de prendre des mesures pour mettre fin à cette pratique.

Le sénateur HAIG: Est-ce que cela veut dire que les navires transportant du grain depuis Fort William jusqu'à l'extrémité orientale des Grands Lacs, par exemple, doivent être des navires canadiens?

L'hon. M. PICKERSGILL: Oui, il en sera ainsi à l'avenir. Les navires du Commonwealth peuvent le faire actuellement.

Le sénateur HAIG: Mais un navire étranger peut prendre du grain à Fort William pour le transporter outre-mer.

L'hon. M. PICKERSGILL: Oui, et je pense qu'un navire étranger pourrait prendre du grain à Fort William et le transporter à Buffalo, à moins que les Américains n'aient une interdiction quelconque. Il n'y a aucune interdiction canadienne. Mais ce navire ne pourrait pas transporter du grain de Fort William à Port Colborne parce que ces deux ports sont au Canada.

Le sénateur ISNOR: Est-ce que des organismes ou des groupements du dehors ont formulé des plaintes à ce sujet?

L'hon. M. PICKERSGILL: Cette mesure plaît naturellement aux constructeurs et exploitants de navires canadiens. La Commission Spence a étudié cette question. Quand cette commission royale a siégé, M. le juge Spence, maintenant de la Cour Suprême, a étudié cette question, mais n'a recommandé aucune restriction. Cependant, les seuls navires en plus des navires canadiens qui se

livraient à ce genre de navigation à l'époque étaient des navires britanniques enregistrés au Royaume-Uni; les conditions n'étaient donc pas trop dissemblables, et on ne voyait là aucun problème. Le problème dont je parle résulte de la facilité avec laquelle certains gouvernements, comme celui des Antilles par exemple, accordent l'enregistrement, car leurs règles sont beaucoup moins sévères que les nôtres.

Le sénateur BAIRD: Cela ne restreindra-t-il pas notre commerce?

L'hon. M. PICKERSGILL: Je ne le crois pas.

M. BALDWIN: Il y a 10 ou 12 navires, de vieux navires américains, qui sont passés sous pavillon britannique avant la décision initiale annoncée par le gouvernement en 1961 et, depuis, cinq au six d'entre eux peut-être font ce genre de navigation. Il s'agit de navires américains construits entre 1888 et 1905 pour les Grands Lacs. Ils ne comptent que pour une faible proportion du commerce à l'heure actuelle. Je pourrai vous fournir des renseignements détaillés plus tard à ce sujet.

L'hon. M. PICKERSGILL: Il me semble que nous nous écarterions de la pratique que nous avons toujours suivie dans nos règlements et notre législation si nous imposions ces règles à des navires qui se livraient à ce genre de transport avant les déclarations initiales de M. Balcer. Ils faisaient déjà du cabotage et en font encore et, aussi longtemps qu'ils satisferont à toutes nos autres exigences, et à toutes les exigences de notre loi, il me répugnerait beaucoup de les supprimer par une loi. Il me répugnerait beaucoup de le faire.

Le sénateur KINLEY: Il existe un pouvoir discrétionnaire à ce sujet?

L'hon. M. PICKERSGILL: Il est laissé à la discrétion du gouverneur en conseil d'exempter ces bâtiments. Il y a quelques navires qui sont arrivés après l'annonce de la décision, mais il y en a peu. Si la loi était laissée telle qu'elle est, le gouverneur en conseil aurait le pouvoir de les exempter. Mais il ne serait pas disposé à recommander l'exemption de tout navire qui commencerait maintenant à faire du cabotage, de tout navire qui n'en faisait pas avant maintenant et avant ce projet de loi. Il ne recommanderait pas l'exemption de tout navire ayant commencé de faire du cabotage depuis la date de la présentation de ce bill au Sénat, car tous auront été prévenus assez longtemps d'avance de nos intentions. Mais je ne crois pas qu'il y ait eu un seul nouveau venu depuis cette date; d'après mes meilleurs renseignements, il n'y en a eu aucun.

Le sénateur KINLEY: Monsieur le président, le rapport que nous avons entendu à la Chambre l'autre jour a été préparé il y a environ sept ans, avant l'établissement de la Voie maritime du Saint-Laurent. Les choses ont changé. Les gens de l'Ouest sont maintenant libres de charger leur grain à bord de navires qui vont dans le monde entier. Avant l'établissement de la Voie maritime du Saint-Laurent, il existait un certain degré de protection sur les Grands Lacs, et je crois que le cabotage a besoin d'être protégé et que ce que vous avez fait est très bien. Je ne voudrais pas que cela s'applique à Terre-Neuve.

L'hon. M. PICKERSGILL: Nous voulons garder Terre-Neuve dans la Confédération, voyez-vous. Je ne voudrais pas être le ministre qui appliquerait cette loi à Terre-Neuve, mais nous recommandons qu'elle ne s'applique nulle part à l'est d'Anticosti à l'heure actuelle. Je ne doute pas qu'ailleurs il y aura de grandes divergences d'opinions à ce sujet.

Le sénateur KINLEY: Grâce au traité conclu avec les États-Unis, certains régiments américains se sont embarqués dans nos ports ou y sont descendus, et nous fournissions aussi les moyens de transport. Cela était excellent.

L'hon. M. PICKERSGILL: Naturellement, rien de ce qui allait d'un port canadien à un autre port canadien ne sera touché.

Le sénateur KINLEY: La réciprocité du cabotage serait splendide.

L'hon. M. PICKERSGILL: Si nous pouvions l'obtenir, on verrait de quel bois nous nous chauffons.

Le sénateur HAIG: Est-ce qu'un navire canadien peut transporter des marchandises d'un port canadien à un port américain?

L'hon. M. PICKERSGILL: Il s'agit là du commerce avec l'étranger, mais nos navires ne peuvent pas aller faire du cabotage aux États-Unis, pas plus que les leurs ne peuvent venir en faire chez nous.

Le sénateur KINLEY: Pourquoi nous ont-ils fait payer une amende de \$2,000 pour avoir transporté deux passagers de Milwaukee à Chicago? Ils ont remis cet argent, mais pourquoi ont-ils imposé l'amende en premier lieu?

L'hon. M. PICKERSGILL: Je doute beaucoup qu'il me soit possible d'ajouter quoi que ce soit d'utile pour vous.

Le PRÉSIDENT: Je vous suis très reconnaissant, monsieur le ministre.

L'hon. M. PICKERSGILL: Si les honorables sénateurs n'ont pas d'autres questions à poser... Je suis attendu ailleurs depuis une quarantaine de minutes déjà.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que nous permettons au ministre de se retirer?

(Assentiment.)

L'hon. M. PICKERSGILL: Je remercie le Sénat de la politesse de son accueil. J'ai été accusé de mépris envers ma propre Chambre, mais j'espère ne pas avoir mérité la même accusation ici.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, nous avons comme témoins, en plus du ministre, M. Baldwin, le sous-ministre des Transports; M. R. R. Macgillivray, conseiller juridique adjoint; M. Alan Cumyn, directeur des règlements de la marine; M. J. H. W. Cavey, chef des ports et des biens; et le capitaine W. S. G. Morrison, surintendant des examens nautiques, tous du ministère des Transports.

Il y a aussi d'autres messieurs qui peuvent au besoin répondre à des questions. Ce sont M. J. G. Hutchison, chef de la division de la protection au ministère des Pêcheries; M. G. G. M. Guthrie, superviseur du registre des navires au ministère des Transports; M. H. O. Buchanan, du service d'inspection des navires à vapeur; M. A. G. E. Argue, de la division du règlement sur la radio au ministère des Transports; M. C. D. Kenny, de la même division; et M. J. McL. Hendry, avocat-conseil du ministère des Transports.

Comment les honorables sénateurs désirent-ils que nous procédions pour examiner le bill? Allons-nous demander aux fonctionnaires de nous fournir des explications détaillées sur chaque article, l'un après l'autre?

(Assentiment.)

Le honorables sénateurs se souviennent que, dans son discours, le sénateur Bouffard a dit que certaines parties du bill découlaient de conventions internationales. Ce sont la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, la Convention internationale relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires océaniques, l'accord de 1931 entre les pays du Commonwealth britannique sur la navigation et l'accord de 1961 sur la marine marchande.

Plusieurs articles du bill portent sur ces diverses conventions. Est-ce que nous allons aborder ces conventions une par une et demander aux fonctionnaires de nous expliquer les différents articles du bill qui s'y rapportent.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Est-ce qu'il nous restera assez de temps pour revenir aux articles 3 et 4 afin d'obtenir plus d'éclaircissements? Ces articles prêtent à controverse et ce sont ceux-là qui feront l'objet de protestations de la part de certaines personnes sur la côte de l'Ouest. Je me demande

si nous pourrions en faire entrer une explication complète au compte rendu de la séance afin de la communiquer à ces gens. Il peut y avoir d'autres protestataires sur la côte atlantique.

Le PRÉSIDENT: Ce que vous dites est sensé. Si nous devons tenir une séance plus tard pour entendre des protestations, nous pourrions peut-être commencer par examiner les articles contentieux afin de consigner au compte rendu les amendements proposés par le ministère avec les explications que ses représentants ont à fournir. Des exemplaires du compte rendu imprimé pourront ensuite être envoyés aux gens qui ont l'intention de venir protester. Il peut en résulter que certains d'entre eux n'auront pas besoin de venir. Ce serait peut-être une bonne idée.

Le sénateur HOLLETT: Je suis d'accord.

Le PRÉSIDENT: Nous allons donc oublier les conventions pour le moment et nous allons nous occuper des articles contentieux du bill, qui sont les articles 3 et 5 et l'article 35, dont le ministre vient de parler. Allons-nous les examiner dans l'ordre que j'ai mentionné? Je pense que ce sont bien les articles contentieux, n'est-ce pas, monsieur Baldwin?

M. BALDWIN: Je le crois, monsieur. Les articles 3 et 4 seront contentieux, car les opinions que vous obtiendrez varieront selon que vous entendrez le syndicat des mécaniciens de marine ou les exploitants de remorqueurs. Cependant, c'est du point de vue technique que les opinions varieront.

Le PRÉSIDENT: Nous allons donc étudier les articles 3, 5 et 35, dans cet ordre, car ce sont les articles que nous croyons être contentieux. Nous obtiendrons des fonctionnaires les explications dont nous avons besoin au sujet de ces articles.

L'article 2 est celui qui porte sur l'immatriculation des petits bâtiments, les permis et le reste. Par qui proposez-vous de faire expliquer l'article 2, monsieur Baldwin?

M. BALDWIN: Je pourrais traiter moi-même de l'article 2, monsieur le président, et aussi de l'article 30, qui en est le pendant. Ces deux articles portent sur la réglementation des petits bâtiments. Le problème fondamental dans le domaine des petits bâtiments, comme l'a expliqué le ministre, est celui que pose la question de savoir quel degré de réglementation il faut appliquer aux bateaux de plaisance par suite de leur récente et très rapide prolifération.

La loi nous autorise déjà à assujettir les petits bâtiments à l'obligation d'obtenir un permis. Il ne s'agit pas d'immatriculation; c'est une formalité plus simple qui consiste à obtenir un permis du douanier local et qui s'applique aux bâtiments de 10 cv. et plus. Cette réglementation existe, mais elle n'est pas très efficace, si je puis m'exprimer ainsi, car elle a plutôt le caractère d'une mesure de routine destinée à fournir à la Gendarmerie royale ou à toute autre police un moyen d'identifier chaque bateau.

La loi nous autorise à exiger des propriétaires de petits bâtiments qu'ils se procurent un permis, mais nous n'avons jamais exercé ce pouvoir à cause de l'ampleur et de la complexité du problème administratif à affronter. Comme l'a laissé entendre le ministre, nous doutons qu'il soit convenable que le gouvernement fédéral entreprenne cette réglementation à l'échelle immense qui serait nécessaire pour la rendre efficace. Nous avons fait ce que nous pouvions pour éduquer le public et le Code criminel prévoit les mêmes sanctions que dans le cas de ceux qui mettent la vie d'autrui en danger sur les routes.

Diverses conférences avec ceux qui s'intéressent à la navigation de plaisance et avec les provinces nous ont conduits à la conclusion, même si les provinces ne sont pas toutes d'accord, que toute réglementation plus poussée et plus efficace dans le domaine de la navigation de plaisance serait de beaucoup plus logique sur le plan provincial ou municipal que si elle était laissée à l'autorité

fédérale. Certaines provinces ont des réserves; d'autres ont dit qu'elles étaient disposées à étudier la question sans aller trop loin.

La section de la loi relative à la délivrance de permis aux usagers nous autoriserait, dans leur cas, à utiliser les provinces comme agents. Mais la loi ne nous donne pas le même pouvoir en ce qui concerne la délivrance de permis aux petits bâtiments, qu'il faut distinguer ici de leurs usagers. La partie la plus importante de l'article 2 vise à nous conférer des pouvoirs plus complets en ce qui concerne la délivrance de permis aux petits bâtiments et, en particulier, celui d'utiliser des personnes autres que les fonctionnaires fédéraux à titre d'agents s'il est décidé d'intervenir dans ce domaine. En réalité, nous ne désirons pas intervenir dans ce domaine à moins qu'une province juge possible pour elle d'établir le mécanisme voulu afin d'agir à titre d'agent de l'autorité fédérale à cet égard, car nous n'agirions vraiment pas à moins qu'une province soit d'avis qu'il y a lieu d'agir.

Comme pendant à cet article, l'article 30 prévoit certains pouvoirs quant à l'utilisation de petits bâtiments sur certains plans d'eau. Au cours des entretiens que nous avons eus avec les provinces depuis deux ou trois ans, nous avons découvert qu'il était impossible à leur avis, et nous partageons leur opinion, d'établir des règles rigides au sujet des eaux où il y aurait peut-être lieu de restreindre l'utilisation des embarcations de plaisance à moteurs hors-bord. Les conditions varient beaucoup d'un endroit à l'autre. Comme le sénateur Kinley l'a mentionné, les petites embarcations peuvent être dangereuses pour les baigneurs à certains endroits. Et nous avons découvert aussi qu'il y a d'autres endroits où les fonctionnaires provinciaux responsables de la protection de la faune et du poisson estiment qu'une réglementation de la navigation de plaisance serait bonne pour la conservation de la faune. Ailleurs encore, l'intérêt public peut entrer en jeu si la majorité des habitants d'une localité manifeste le désir de restreindre l'utilisation des petits bâtiments.

C'est pourquoi l'article 30 vise à donner au gouvernement le pouvoir de restreindre l'utilisation de ces très petits bateaux de plaisance à certains endroits. Là encore, nous avons l'intention de laisser l'exercice de ce pouvoir entre les mains des autorités provinciales, ou des municipalités présentant des demandes par l'entremise des provinces. Je viens de vous indiquer d'une façon générale quel est l'objet de ces deux articles.

Le sénateur PEARSON: Que dire des bâtiments de plaisance qui nuisent à la navigation commerciale?

M. BALDWIN: Nous leur appliquons notre règlement général relatif aux routes de navigation. C'est une réglementation dont nous devons continuer de nous charger, à notre avis, car il s'agit là des principales routes de navigation commerciale, c'est-à-dire de notre principal champ d'activité.

Le sénateur BAIRD: Autrement dit, vous voulez simplement que le mécanisme soit établi et vous comptez en laisser entièrement la responsabilité aux provinces?

M. BALDWIN: Oui.

Le sénateur KINLEY: Ces bateaux de plaisance sont très rapides aujourd'hui et il y a des jeunes qui les font filer à des vitesses excessives. Ils veulent épater la galerie et c'est un jeu très dangereux. Ils font beaucoup de vitesse, même à travers les quais.

Le sénateur BAIRD: C'est là une question bien différente.

Le sénateur KINLEY: Non, c'est la sorte de bateaux dont nous parlons.

Le sénateur BAIRD: Il y a des lois contre la vitesse.

M. BALDWIN: Des sanctions sont prévues à ce sujet dans le Code criminel. Elles étaient auparavant dans la loi sur la navigation.

Le sénateur POWER: N'est-il pas vrai que cet article 30 ne sera appliqué que si les gens de l'endroit, ou les autorités provinciales le demandent.

M. BALDWIN: C'est le but fondamental. Il y aura peut-être des cas où l'intervention fédérale s'imposera, mais nous avons l'intention de nous laisser guider par l'opinion des provinces ou des municipalités à ce sujet, car la situation varie d'un endroit à l'autre en ce qui concerne cet article.

Le sénateur POWER: En ce qui concerne cet article?

M. BALDWIN: Il y aura peut-être des cas où les autorités fédérales auront intérêt à agir elles aussi.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Monsieur Baldwin, est-ce que votre ministère traite directement avec les municipalités? Vous déféreriez la question aux autorités provinciales, n'est-ce pas?

M. BALDWIN: Nous avons l'intention de le faire.

Le sénateur KINLEY: Je suppose qu'il ne pourrait y avoir aucune accusation à moins que le procureur général de la province décide d'en porter une.

Le sénateur BAIRD: Autrement dit, vous porterez cela à son attention.

M. BALDWIN: La dernière fois que nous avons rencontré les provinces, elles n'ont peut-être pas été unanimes à accepter cet article, mais la majorité d'entre elles l'ont vigoureusement approuvé.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser sur les articles 2 et 30?

Nous en arrivons maintenant à l'article 3, dont nous avons parlé déjà. C'est la réduction de 150 à 25 tonneaux en ce qui concerne les bâtiments de pêche.

Le sénateur HOLLETT: Pour ouvrir la discussion, je propose que l'article 3 soit biffé du bill.

Le sénateur BAIRD: Vous obtiendrez le résultat voulu en le biffant.

Le sénateur HOLLETT: L'alinéa b) de l'article 114 se lit ainsi:

les navires affectés uniquement à la pêche, ainsi que les autres navires occupés principalement à la pêche, dont la jauge brute ne dépasse pas cent cinquante tonneaux, qui ne transportent pas de passagers et qui sont employés dans des eaux comprises dans l'étendue où peuvent s'effectuer des voyages de cabotage.

Tous les bâtiments de cette catégorie dont la jauge est supérieure à 150 tonneaux doivent avoir à leur bord des capitaines et des lieutenants brevetés. Cela s'applique depuis plusieurs années, depuis 1936 je crois, sinon depuis plus longtemps. A moins que le ministre ne puisse nous donner une bonne raison, je crains fort que cette sujétion ne fasse du tort à nos pêcheurs depuis Terre-Neuve jusqu'au Labrador et depuis Terre-Neuve jusqu'à des endroits près des côtes où nous avons des bâtiments beaucoup plus gros, qui peuvent facilement jauger 25, 100 ou 150 tonneaux. Ils sont actuellement entre les mains de capitaines et de lieutenants non brevetés.

Il est vrai qu'il y aura une réglementation, mais je me demande quel en sera l'effet sur notre industrie de pêche côtière. Comme vous le savez, notre industrie de la pêche est déjà plus ou moins boiteuse et on n'accomplira rien de bon avec une mesure susceptible de faire croire aux hommes qu'il est impossible de gagner convenablement sa vie avec la pêche.

Le PRÉSIDENT: Je me demande s'il ne serait pas utile d'avoir sous les yeux l'amendement qu'on se propose d'apporter à l'article 5, amendement destiné apparemment à poser le principe que le ministre a énoncé ce matin quand il a dit que cette mesure ne s'appliquerait à aucun capitaine actuel.

Le sénateur HOLLETT: Dans ce cas, je retire ma proposition.

Le PRÉSIDENT: Ne pensez-vous pas qu'il serait préférable de l'avoir sous les yeux?

Le sénateur BAIRD: Oui, le ministre a été catégorique sur ce point.

Le sénateur KINLEY: Si les petits bâtiments de 25 tonneaux sont assujettis à ce règlement, que se passera-t-il sur le Saint-Laurent?

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Il m'intéresserait fort d'entendre le témoin dire ce qu'il a à dire pour éclaircir les intentions du ministère. Peut-être serait-il possible de consigner au compte rendu le projet d'amendement dont le ministre a parlé tantôt. Il deviendrait peut-être inutile alors pour nous de faire certaines déclarations. Lors de son apparition, ce projet de loi en a fort inquiété quelques-uns parmi nous, mais je m'inquiète de moins en moins maintenant et je m'inquiéterais peut-être encore moins si les intentions nous étaient clairement exposées.

Le PRÉSIDENT: On m'a remis le texte du nouvel article 116B, à être inséré après 116A. Je devrais peut-être en donner lecture au Comité, ce qui le fera paraître au compte rendu. Je lis:

116B. (1) Toute personne qui est citoyen canadien et toute personne qui est un immigrant ayant atterri au Canada, au sens de la Loi sur l'immigration, ont droit, sur demande faite au Ministre, de recevoir
a) un certificat de service comme capitaine de bâtiment de pêche, ou
b) un certificat de service comme lieutenant de bâtiment de pêche, si, dans les cinq années qui ont précédé leur demande et avant le 1^{er} jour de décembre 1965, ils ont servi pendant une saison de pêche comme capitaine ou lieutenant de bâtiment de pêche, selon le cas, dans un bâtiment de pêche canadien de plus de dix tonnes brutes et s'ils peuvent fournir au Ministre une preuve satisfaisante de leur expérience et de leur aptitude.

(2) Tout certificat délivré à un immigrant ayant atterri, en conformité du paragraphe (1) sera en vigueur durant la période prescrite par le Ministre.

(3) Dans le présent article et dans l'article 116A, l'expression «Bâtiment de pêche» comprend un bateau utilisé pour le transfert au littoral de la prise d'autres bâtiments.

Monsieur Morrison, peut-être pourriez-vous nous expliquer l'effet de ce texte par rapport à l'article 3 et comment il est conforme à la déclaration de principe faite ce matin par le ministre. Étiez-vous ici?

M. W. S. G. MORRISON, *surintendant des examens nautiques au ministère des Transports*: Oui, j'étais ici. Avec cet amendement, la loi elle-même prescrira maintenant ce qu'on aurait prescrit autrement par voie de règlement. Ceux qui exercent actuellement les fonctions de capitaine ou de lieutenant à bord de bâtiments de pêche continueront de les exercer sans la moindre entrave. On leur délivrera un certificat de service sans qu'ils aient d'examen à subir. Le certificat sera valide pour la vie, sauf dans le cas du certificat délivré à un immigrant régulier, dont le certificat sera valide pour une période de temps convenable; à l'expiration de cette période, l'intéressé pourra présenter une autre requête et si, dans l'intervalle, il est devenu citoyen canadien, son certificat sera renouvelé pour sa vie durant sans qu'il ait d'examen à subir.

On vise ainsi à ce que ceux de la vieille génération ne soient assujettis à aucune période d'instruction supplémentaire, ni à aucun examen.

Ceux de la nouvelle génération, cependant, seront tenus d'avoir reçu ce qu'on appelle une formation régulière. On s'occupe beaucoup depuis quelque temps d'établir des écoles de formation pour l'industrie de la pêche et il se manifeste aussi dans certaines parties du pays une très forte tendance à augmenter la grosseur et l'équipement de navigation des bâtiments de pêche.

Il semble donc à propos de créer un certificat spécial pour les pêcheurs, certificat qui ne soit valide qu'à bord des bâtiments de pêche. L'industrie en a elle-même expressément manifesté le désir afin de conserver les hommes qu'elle forme. Le seuil d'application de la règle relative au certificat est établi à 25 tonneaux de jauge brute. C'est l'équivalent d'un bâtiment de pêche long d'environ 45 pieds. Cela varie d'une région à l'autre, selon les types de bâtiments utilisés et, si l'on a choisi la jauge brute de 25 tonneaux comme seuil, c'est parce qu'elle a été recommandée par un certain nombre de représentants de l'industrie de la pêche. J'ai parcouru le pays à l'époque afin de discuter, avec les intéressés eux-mêmes, les diverses propositions mises de l'avant. Je mentionnerai même que l'Association des propriétaires de bâtiments de pêche de la Colombie-Britannique était très désireuse de voir les exigences s'appliquer même aux plus petits bateaux de pêche. Elle s'inquiétait apparemment du temps que ses membres perdent à porter secours aux petits bâtiments en détresse le long de la côte. Ailleurs, la limite de 25 tonneaux a paru acceptable pour tout le monde.

Le sénateur HOLLETT: Vous dites que vous avez parcouru le pays?

M. MORRISON: Je l'ai fait, monsieur.

Le sénateur HOLLETT: Avez-vous interrogé des gens à Terre-Neuve?

M. MORRISON: A Terre-Neuve, j'ai assisté à une réunion de la *Newfoundland Fish Trades Association* et il y avait là un représentant de la Fédération des pêcheurs de Terre-Neuve.

Le sénateur BAIRD: C'était à Terre-Neuve même?

M. MORRISON: A Terre-Neuve, monsieur.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Et avez-vous consulté en Nouvelle-Écosse?

M. MORRISON: En Nouvelle-Écosse, j'ai visité les principales compagnies, comme *Zwickers*, *National Sea Products*, *Booth Fisheries*, *Acadia Fisheries*, *Ritcey Brothers* et *Lunenburg Sea Products*.

Le sénateur HOLLETT: Je crois que vous n'avez pas eu d'entretiens avec des pêcheurs indépendants qui vont au Labrador avec leurs propres bâtiments. En avez-vous rencontré? Vous avez rencontré des pêcheurs qui possèdent de gros chalutiers?

M. MORRISON: Oui, monsieur.

Le sénateur HOLLETT: Ils ne s'intéressent pas aux petits pêcheurs qui vont au Labrador. Il aurait été bon de recueillir les opinions de certains d'entre eux, et je parle en leur nom.

Le sénateur KINLEY: Pourquoi voulez-vous réduire la jauge brute de 150 tonneaux à une jauge aussi petite s'il s'agit de navires qui «ne transportent pas de passagers, et sont employés dans des eaux comprises dans l'étendue où peut s'effectuer un voyage de cabotage»?

Le sénateur HAIG: C'est l'article actuel 114 (1) b).

Le sénateur KINLEY: Oui.

Le sénateur BAIRD: En Colombie-Britannique, on voudrait descendre à une jauge encore plus petite.

M. MORRISON: Oui. C'est le vœu de l'Association des propriétaires de bâtiments de pêche, qui est formée de propriétaires de petits navires de pêche. Il ne s'agit pas des *B.C. Packers*, qui représentent un groupe d'importantes compagnies.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Je voudrais entendre une réponse à ma question. Pourquoi préfère-t-on descendre aussi bas que 25 tonneaux?

M. MORRISON: Nous avons eu des pourparlers de temps en temps à ce sujet avec l'industrie de la pêche. Il se produit parfois des accidents. Il y a eu

en particulier le cas d'une collision avec la *Gertrude de Costa* dans le port d'Halifax. Au cours de l'enquête judiciaire sur cette affaire, le commissaire s'est inquiété de ce que les navires de pêche et les navires principalement affectés à la pêche ne fussent pas sur le même pied que les autres navires commerciaux. Dans le cas des autres navires commerciaux, un bâtiment d'une jauge brute de 10 tonneaux ou plus est tenu d'avoir à son bord un capitaine breveté. S'il transporte des passagers, cette exigence s'applique à partir de 5 tonneaux. Le tribunal a attiré l'attention sur cette anomalie. Il en a résulté de nouveaux pourparlers à l'époque avec l'industrie de la pêche et, comme vous l'avez mentionné monsieur, le comité du Sénat a été saisi de l'affaire. Il a rejeté le projet à l'époque, principalement, je crois, parce qu'on n'avait pas discuté avec l'industrie le règlement que la loi en question aurait permis d'établir.

En 1960, le ministère a écrit aux responsables des pêcheries dans plusieurs provinces et aussi aux représentants de l'industrie pour solliciter leur avis et leur demander s'il n'y avait pas lieu de reprendre à ce moment-là l'étude du projet d'astreindre les pêcheurs à l'obligation d'obtenir un certificat. Les réponses reçues indiquaient qu'on avait changé d'avis dans certains secteurs de l'industrie de la pêche, surtout parce qu'on voyait grandir les proportions des navires et la complexité de l'équipement. On avait commencé à reconnaître l'importance d'une formation régulière. Un certain nombre d'écoles de pêche s'étaient établies et l'industrie, sur la côte atlantique en particulier, s'inquiétait de savoir où elle trouverait des hommes compétents à l'avenir. Nombreux sont ceux qui jugent qu'un certificat de compétence pour pêcheurs favoriserait à l'avenir le recrutement d'hommes ayant reçu la formation requise.

Le sénateur KINLEY: Quelle était la cause de la collision dont vous avez parlé? Je crois que l'autre navire avait heurté le bateau de pêche.

M. MORRISON: Je n'ai pas lu moi-même tous les témoignages, monsieur.

Le sénateur KINLEY: Je ne puis me souvenir que d'une seule autre collision qui ait fait couler un navire de pêche. Le dossier est excellent. Je ne vois vraiment aucune raison d'appliquer cette exigence à d'aussi petits navires. Cela veut dire, par exemple, que, si un homme veut transporter quelques effets jusqu'à Québec, il lui faudra un brevet de capitaine. Il me semble que c'est aller un peu trop loin.

Le sénateur POWER: Si ma mémoire est bonne, cette question a surgi il y a environ deux ans et a soulevé une tempête de protestations sur la Côte Nord du Saint-Laurent dans la province de Québec. Mes souvenirs sont vagues. Est-ce que ces gens ont été consultés?

M. MORRISON: J'ai communiqué et j'ai eu des pourparlers avec deux associations du Québec: les Pêcheurs Unis du Québec à Montréal et l'Association des Producteurs du Québec à Québec. Quand j'ai discuté cette question avec ces deux groupes en avril 1962, ils étaient raisonnablement satisfaits du texte. Ils ont proposé un ou deux changements que nous avons fait entrer dans le troisième texte, qui leur a été envoyé. Ils n'ont rien relevé de plus et nous présumons donc qu'ils sont raisonnablement satisfaits.

Le sénateur POWER: J'ai l'impression qu'on s'opposait surtout à ce que cette exigence fût imposée aux navires de moins de 150 tonneaux. Je ne vois aucun autre représentant du Québec ici, mais je sais qu'il y a eu tout un chahut à ce sujet. J'ignore si l'Association des Producteurs du Québec représente le type de pêcheurs dont je parle, et tous les navires depuis le Saint-Laurent jusqu'au Labrador.

Le sénateur HOLLETT: Encore un mot seulement avant mon départ, monsieur le président. La pêche au Labrador est tout à fait différente de ce qu'elle est dans le reste du Canada. C'est l'industrie du poisson salé. Ce ne sont pas des bâtiments de 25 tonneaux, mais des navires plus gros qui vont au Labrador.

Ils vont là, prennent leur poisson, le salent, le placent dans la cale et le transportent à Terre-Neuve, où on le fait sécher avant de l'expédier au Portugal, en Espagne et ailleurs. Ces hommes ont fait cela toute leur vie et je m'inquiète d'eux. Allons-nous finir par détruire notre industrie de la pêche au Labrador? Il faut avoir un navire plus gros que 25 tonneaux.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Combien jaugent-ils?

Le sénateur HOLLETT: De 40 à 100 tonneaux, et même plus dans certains cas. Si on pouvait apporter un amendement qui sortirait du pétrin les pêcheurs du Labrador, j'en serais heureux.

Le sénateur BAIRD: La pêche au Labrador s'est fort dépréciée depuis 20 ou 30 ans.

Le sénateur HOLLETT: Cela va l'achever.

Le sénateur BAIRD: Je crois qu'il n'en faudra même pas tant pour l'achever. Je crois que cette façon de pratiquer la pêche va mourir d'elle-même.

M. MORRISON: Il me faut vous éclairer. Avant que la présence d'un second ou d'un lieutenant breveté ne soit requise à bord d'un navire de pêche, il faudra vraiment que ce soit un gros navire. Il devra avoir une jauge nette de plus de 400 tonneaux. Cela équivaut à une jauge brute d'environ 675 tonneaux, ce qui est un fort gros navire. Par conséquent, la seule raison pour laquelle il est fait mention d'un certificat de capitaine, c'est qu'un certain nombre de gens dans cette industrie ont exprimé le désir qu'il y ait un certificat afin qu'un manœuvre ait une étape à franchir avant d'accéder au poste de capitaine.

Le sénateur KINLEY: Combien de navires de pêche avons-nous au Canada dont la jauge brute dépasse 675 tonnes?

M. MORRISON: Je ne suis pas expert en la matière, mais je crois qu'il n'y en a aucun de plus de 400 tonneaux nets, c'est à dire 675 tonneaux bruts.

Le sénateur KINLEY: Combien?

M. MORRISON: Aucun.

Le sénateur KINLEY: Je ne le crois pas. La grosseur augmente constamment. De toute façon, à bord d'un gros navire de plus de 200 tonneaux, il devrait y avoir un lieutenant, mais il est difficile de trouver un lieutenant. On choisit le meilleur homme du bord. Je suppose que, maintenant, il leur faudra renvoyer cet homme, aller au bureau de la marine et se faire envoyer un autre homme pourvu d'un certificat. Ces hommes ont accédé à leur position à cause de leur expérience et ils savent ce qu'ils veulent, et quand on a besoin d'un lieutenant, on choisit le meilleur homme qu'on a.

M. MORRISON: On pourra encore le faire.

Le sénateur KINLEY: Pour les navires de quelle jauge?

M. MORRISON: Pour tout navire de moins de 400 tonneaux nets. Autrement dit, les navires de pêche ne seront pas tenus par la loi d'avoir un lieutenant porteur d'un certificat et seul le capitaine devra avoir un certificat.

Le sénateur KINLEY: C'est ce que l'amendement dit?

M. MORRISON: Oui. Si vous vous reportez à l'article 114...

Le sénateur KINLEY: Je ne l'ai pas lu récemment.

M. MORRISON: A l'heure actuelle, la loi mentionne qu'il faut un lieutenant porteur du certificat seulement pour les voyages de cabotage.

Le sénateur KINLEY: Cela est différent maintenant. Un voyage de cabotage vous mène en Guyane britannique, mais est-ce qu'un navire de pêche, qui est près de la côte et sait toujours où il se trouve, a besoin d'avoir un lieutenant avec ce nouvel amendement?

M. MORRISON: Non.

Le sénateur KINLEY: Où le certificat sera-t-il obligatoire pour le lieutenant?

M. MORRISON: Comme je l'ai mentionné, l'industrie a exprimé le désir qu'il y ait une étape à franchir pour accéder au certificat de capitaine et c'est pourquoi nous avons établi le certificat de lieutenant.

Le sénateur KINLEY: Pour quelle sorte de navire?

M. BALDWIN: Ce sera vraiment fait pour donner aux lieutenants quelque chose de plus à ambitionner. Ce sera leur premier grade au cours de leur formation. Ce sera entièrement volontaire.

Le sénateur KINLEY: Pour être capitaine ou lieutenant, il faut avoir certaines qualités qu'un certificat quelconque ne donne pas.

M. BALDWIN: Je vous l'accorde. Cela donnera accès au certificat de capitaine.

Le sénateur KINLEY: Vous n'appliquerez pas cette règle aux navires de pêche en tout cas, car les gros chalutiers eux-mêmes ne dépassent pas 250 tonneaux.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Si j'ai bien compris, vous n'avez pas l'intention d'exiger que ces navires de 25 tonneaux ou plus, même les très gros, aient un lieutenant, et pourtant vous établissez un certificat de lieutenant pour ceux qui, de leur propre gré, voudront l'obtenir comme tremplin. Est-ce exact?

M. MORRISON: C'est exact.

M. BALDWIN: L'industrie l'a demandé lors des consultations.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Cela jette un jour nouveau sur toute la question. Vous n'obligerez pas un gros navire de pêche, long de 45 pieds, à être commandé dorénavant par un capitaine et un second qui soient tous deux porteurs d'un certificat, à moins que la loi ne soit modifiée.

M. MORRISON: Non.

Le PRÉSIDENT: Je crois, monsieur le sénateur, que l'article 114, tel qu'il existe actuellement, exige de toute façon que le capitaine détienne un brevet du grade et de la classe voulus. Il stipule ensuite que certains navires à passagers et que les navires de plus de 400 tonneaux doivent avoir un second à bord. Mais cela ne concerne aucunement nos petits navires de pêche.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Aucunement, et je suis heureux de dire que cela est maintenant clair.

Le sénateur KINLEY: N'avez-vous pas mis la charrue devant les bœufs? Où sont les écoles où vous formerez ces pêcheurs?

M. MORRISON: Dans le cas de la Nouvelle-Écosse, il y a une école à Pictou où l'on accepte de jeunes garçons, et je crois que leurs frais de subsistance sont payés.

Le sénateur KINLEY: C'est une école technique où l'on enseigne toutes sortes de métiers, n'est-ce pas?

M. MORRISON: Je ne l'ai jamais visitée. J'en parle par oui-dire. Elle a été établie il y a environ 18 mois et j'ai cru comprendre que c'était une école formant exclusivement des pêcheurs.

M. BALDWIN: C'est une nouvelle initiative provinciale.

Le sénateur KINLEY: Je le sais.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Vous devriez en avoir une autre à Lunenburg.

Le sénateur KINLEY: Non, nous n'en avons pas à Lunenburg. Il nous faut payer pour les hommes qui fréquentent celle-là en vue de devenir techniciens ou mécaniciens.

M. MORRISON: Je continue. De plus, le gouvernement provincial de la Nouvelle-Écosse a deux grandes remorques qui visitent les ports éloignés et donnent des cours de mécanique et de navigation aux pêcheurs.

Le sénateur KINLEY: C'est un homme de Lunenburg qui dirige cela. On enseigne aux pêcheurs à se servir de leurs moteurs.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Monsieur le président, pour motiver ce projet de loi, le témoin a mentionné un désastre survenu près de Halifax. Un seul événement semblable n'est pas suffisant pour qu'il soit nécessaire de modifier la loi. Quelles sont les autres raisons? D'où émanent-elles? Est-ce que ce sont les idées que le ministère lui-même a portées à l'attention de l'industrie, ou bien est-ce l'industrie qui pressait le ministère d'agir dans ce sens?

M. MORRISON: L'industrie n'a pas pressé le ministère d'agir, sauf que nous avons écrit aux intéressés pour leur demander ce qu'ils en pensaient et que les réponses reçues étaient variées, depuis l'opinion de ceux qui nous ont dit que cette mesure avait déjà trop tardé jusqu'à l'opinion diamétralement opposée de ceux qui nous ont dit que nous allions peut-être un peu trop vite. Mais, lors des pourparlers qui ont suivi, nous avons fait comprendre de quel genre de certification nous parlions, ce qui a atténué la résistance de ceux qui s'opposaient à cette mesure. Une seule association a fait des réserves sérieuses et nous espérons qu'il sera possible d'aplanir ces difficultés. La *B.C. Fish Packers Association*, qui avait commencé par accepter nos propositions, a eu des doutes par la suite sur un ou deux aspects, mais ces doutes portent principalement sur des points secondaires et je pense qu'ils pourront être dissipés. Naturellement, l'accident que j'ai mentionné n'est pas le seul qui se soit produit. De nombreux accidents ont été signalés de 1950 à 1963. On nous a signalé un total de 651 accidents au cours de cette période et il y a eu 159 pertes de vie.

Le sénateur KINLEY: Au cours de quelle période?

M. MORRISON: De 1950 à 1963, monsieur.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Des accidents à des navires de pêche?

M. MORRISON: Oui. Nous avons essayé d'analyser ces rapports et il semble que, dans 247 cas, soit 38 p. 100 de ces accidents, l'accident était dû à une erreur de navigation; que dans 38 autres cas, soit 6 p. 100, une fausse manœuvre a peut-être entraîné l'accident. Nous avons aussi constaté qu'il y avait eu 66 cas de collision, ce qui représente 10 p. 100 des accidents. Le feu est intervenu dans 185 cas ou 28 p. 100 du total. Par feu, j'entends incendie ou explosion.

Le sénateur KINLEY: C'est là leur plus grand danger.

M. MORRISON: Et 18 p. 100 des accidents ont été attribués à d'autres causes, comme le cas du navire que le vent pousse vers la terre et fait échouer sans que l'équipage y puisse quoi que ce soit ou le cas du navire sans surveillance dont les amarres font défaut et qui part à la dérive, et d'autres cas divers.

Le sénateur SMITH (*Kamloops*): Voulez-vous dire de nouveau quel a été le total?

M. MORRISON: Le total, de 1950 à 1963, a été de 651, monsieur.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Treize ans.

M. MORRISON: C'est une cinquantaine par année environ.

Le sénateur SMITH (*Kamloops*): D'autres navires étaient-ils impliqués dans les collisions de navires de pêche?

M. MORRISON: Il s'agit seulement de navires de pêche.

Le sénateur SMITH (*Kamloops*): Je songe à l'effrayante multiplication du nombre des navires utilisés pour la pêche de plaisance qui causent des ennuis aux pêcheurs commerciaux depuis quelques années. Leur nombre augmente très rapidement depuis quelques années. Parmi les accidents que vous avez men-

tionnés, y en a-t-il qui sont dus à la négligence ou à l'inexpérience d'amateurs de la pêche?

M. MORRISON: Non monsieur. Je fais une légère réserve, cependant. Dans certaines collisions, des navires de plaisance peuvent avoir été impliqués, mais, comme je l'ai mentionné, il n'y a eu que 66 cas de collision, soit 10 p. 100.

Le sénateur KINLEY: C'est ce qui justifie la délivrance du certificat: la connaissance des règles de la circulation et certaines autres notions élémentaires.

M. MORRISON: Pour obtenir son certificat, le postulant est censé posséder une connaissance rudimentaire des règles de la route, de la manœuvre, de la navigation et de la lutte contre les incendies. Ce sont là les causes d'environ 82 p. 100 des accidents.

Le sénateur KINLEY: Vous voulez dire que toutes ces causes réunies comptent pour 82 p. 100, mais les incendies sont causés par l'imprudence.

M. MORRISON: Mais nous espérons aussi que le candidat aura acquis des notions élémentaires en fait de lutte contre les incendies.

Le sénateur KINLEY: C'est pour l'avenir.

M. MORRISON: Oui.

Le sénateur KINLEY: Les pêcheurs deviennent aussi fort prudents sur ce point. Mais la navigation s'entoure maintenant de tant de moyens mécaniques que les pêcheurs savent exactement où ils sont par leurs recoupages et leurs instruments.

M. MORRISON: En général, monsieur, l'instrument de navigation ne vaut pas plus que l'homme qui l'utilise.

Le sénateur KINLEY: Parfois, il y a deux instruments. Beaucoup de navires en ont deux.

M. MORRISON: Nous espérons qu'à l'école un homme aura appris à bien utiliser les divers instruments électroniques et autres qui facilitent la navigation et dont il sera appelé à se servir.

Le sénateur KINLEY: Je pense que tout cela est fort bon pour le capitaine, mais j'ignore où nous mèneront tous les brevets de lieutenant qu'on délivrera. Faudra-t-il être lieutenant avant ceci ou cela? Vous entrez dans un grand domaine et vous allez donner des certificats à des hommes qui, selon moi, appartiennent à une classe douteuse. Les capitaines ont acquis de l'expérience et vous pouvez leur donner sans crainte des certificats pour l'avenir, mais quand il s'agit des seconds, vous en avez des multitudes et vous ne savez pas ce qu'ils valent. Je crois que vous n'apporterez aucune amélioration en ajoutant des seconds à bord des navires de pêche. C'est le capitaine qui choisit actuellement son second et il choisit le meilleur homme qu'il peut trouver. S'il n'est pas assez bon, le capitaine peut en choisir un autre. Mais, avec votre projet, l'homme pourra dire: «Eh bien, j'ai un certificat.»

M. MORRISON: Il n'y a vraiment rien de changé.

Le sénateur KINLEY: Le capitane peut actuellement engager l'homme qu'il veut.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Voici quelle est la situation à mon avis. Si un jeune homme, second à bord d'un petit navire de pêche, désire obtenir un certificat, il peut l'obtenir s'il a les qualités voulues, mais c'est tout à fait facultatif. Telle est la situation si j'ai bien compris. Je sais qu'il se fait tard, mais je doute fort que, dans sa forme actuelle, ce projet serve l'intérêt public. D'après ma correspondance et les entretiens que j'ai eus pendant les vacances parlementaires de Pâques, je constate que ceux qui se livrent à la pêche ou qui s'intéressent principalement à la pêche doivent compter sur l'exploitation de gros bâtiments de pêche et certains d'entre eux ont dit que les

propositions du ministère des Transports n'allaient pas assez loin. En passant, je parle en ce moment de la Nouvelle-Écosse.

D'autre part, ceux des acheteurs de poisson qui exploitent des conserveries alimentées en grande partie par les types de navires qui seront assujettis pour la première fois à un règlement destiné à leur imposer éventuellement des capitaines et peut-être des seconds, ne sont pas carrément opposés au projet, mais j'ai constaté qu'ils en avaient un peu peur.

Un homme qui détient une proportion assez forte de toute l'industrie de la pêche le long de la côte sud de la Nouvelle-Écosse a dit que, si le règlement n'était pas appliqué avec souplesse, il pourrait ruiner la pêche le long de cette partie de la côte. A la suite d'entretiens que j'ai eus avec des fonctionnaires à Ottawa, j'ai pu lui faire part de ce qu'étaient approximativement les intentions du ministère et cela l'a radouci quelque peu, mais il m'est revenu avec l'argument suivant: «A quoi cela servira-t-il, si l'accès est rendu très facile et s'il ne doit pas y avoir d'examens avant quatre ou cinq ans?» Il avait bien des questions à poser et je suis sûr qu'il aimerait être à ma place ici pour vous les poser.

J'ai un peu peur qu'en englobant les navires d'une jauge brute de 25 tonneaux nous ne descendions à une catégorie de navires trop petits. Vous songez maintenant à un bâtiment long de 40 ou 45 pieds, ce qui comprendrait tous les *Cape Islanders* et autres navires de ce genre. Mais les proportions des navires augmentent graduellement. Les pêcheurs commencent à utiliser des navires de 95 et même de plus de 100 pieds. Ces navires deviennent très nombreux et je crois que, si ce règlement ne s'appliquait pas à d'aussi petits navires que ceux de 25 tonneaux bruts, il n'y aurait aucune objection de la part de qui que ce soit, ou du moins de la part de mes correspondants.

Ce projet fait naître des soupçons. Ces gens disent: «Voilà le ministère des Transports qui nous dit comment exploiter nos flottes de pêche.» Ils disent aussi: «Nous avons eu 50 accidents par année sur les deux côtes, mais combien de ces accidents se sont produits en Nouvelle-Écosse, et combien ont été causés par de violentes tempêtes contre lesquelles un homme ne pouvait rien malgré toutes les qualifications du monde?» Les qualifications ne sont d'aucun secours quand on est poussé à la côte.

Je ne dis pas que je suis opposé à ce projet sous sa forme actuelle, mais il m'inquiète.

Le sénateur KINLEY: Il y a eu un ouragan il y a quelque temps, mais aucun certificat n'aurait pu sauver ces navires.

M. MORRISON: Nous avons compté ces pertes parmi les accidents divers. Nous nous rendons compte qu'il n'y a rien à faire...

Le sénateur KINLEY: Oui, mais les navires qui sont restés au large ont survécu. Ce sont ceux qui ont été jetés à la côte qui ont péri.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Monsieur le président, pour que toute ma pensée soit au compte rendu, je dois ajouter que c'est simplement toute la classe des pêcheurs qui n'a pas été directement consultée. Les représentants de l'industrie de la pêche en Nouvelle-Écosse, qui participent activement à des organismes comme le Conseil des recherches sur les pêcheries du Canada, estiment qu'ils n'ont pas été directement consultés et je représente peut-être ici leur façon de voir.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, le temps passe. Nous avons maintenant examiné deux des articles du bill dont nous pensons qu'ils seront combattus, soit les articles 2 et 3. Nous avons été saisis d'un projet d'amendement à l'article 5 qui aura apparemment pour effet de soustraire aux exigences de l'article 3 les capitaines ou les seconds actuels. L'article 4 porte sur les remorqueurs. Est-ce un article contentieux?

M. BALDWIN: Monsieur, en ce qui nous concerne au ministère, nous considérons que nous sommes arrivés à de bonnes conclusions du point de vue technique, mais nous nous rendons compte que, d'un côté, les propriétaires et, de l'autre, le syndicat des mécaniciens trouveront que ce n'est pas juste et que chaque groupe recherchera son propre avantage. C'est un problème qui se pose principalement sur la côte de l'Ouest, et nous croyons savoir que les deux groupes désirent venir témoigner ici. Je parle de l'Association des propriétaires de remorqueurs de la Colombie-Britannique et de la *National Union of Marine Engineers*.

Le sénateur KINLEY: La plupart, oui.

Le PRÉSIDENT: Le secrétaire m'apprend que ces deux groupes ont demandé la permission de se présenter devant nous.

Le sénateur KINLEY: L'examen de ce bill a déjà subi un long retard. Je crois que le Comité, après cette séance préliminaire, devrait s'ajourner jusqu'à ce que la question ait été étudiée. Je ne sais pas ce qui s'est passé maintenant. Je l'ai oublié.

Le PRÉSIDENT: L'autre article du bill qui prête à controverse est l'article 35, qui limite le droit de faire du transport depuis les Grands Lacs jusqu'à la Pointe occidentale de l'île d'Anticosti. J'ignore si les fonctionnaires du ministère peuvent nous aider à ce sujet, car il s'agit d'une ligne de conduite arrêtée par le gouvernement.

Je voudrais demander au Comité s'il se juge en mesure d'entendre des corps publics, ou bien s'il désire tenir auparavant une autre séance afin d'examiner les articles non contentieux du bill?

Si nous nous jugeons prêts à entendre des représentants du public, je propose que nous attendions au moins quinze jours pour le faire. Dans l'intervalle, le compte rendu de la présente séance aura été imprimé et des exemplaires en auront été envoyés aux gens qui ont demandé d'être entendus en même temps qu'un avis leur annonçant la séance du Comité. En lisant le compte rendu de la séance que nous venons de tenir ce matin, ils sauront ce que pensent le ministre et l'administration et cela pourra modifier ce qu'ils ont l'intention de dire. Certains d'entre eux pourront même trouver inutile de venir ici.

Si le Comité y consent, je propose d'ajourner à 10 heures du matin le jeudi 21 mai.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Monsieur le président, que le Comité ajourne à cette date.

(Assentiment.)

Sur ce, le Comité s'ajourne à 10 heures du matin le jeudi 21 mai 1964.



Deuxième session de la vingt-sixième législature
1964

LE SÉNAT DU CANADA
DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ PERMANENT
DES
**TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS**

Auquel a été renvoyé le bill suivant :

Bill S-7, intitulé :

«Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada».

Président : L'HONORABLE A. K. HUGESSEN

SÉANCE DU JEUDI 21 MAI 1964

Fascicule 2

TÉMOINS :

M. R. G. Greaves, président national de l'Association nationale des mécaniciens de navires du Canada; M. R. F. Cook, président de la section 425, section des officiers de marine, *Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers*; M. J. R. A. Lindsay, *B.C. Towboat Owners' Association*; M. Alan Cumyn, chef de la Direction des règlements de la marine au ministère des Transports; M. G. F. Bullock, secrétaire du *Canadian Merchant Service Guild*; M. Geo. F. Blain, vice-président pour l'organisation et le développement à l'*Upper Lakes Shipping Ltd.*; M. R. Lowrey, président de la *Canadian Shipping and Engineering, Ltd.*; M. A. S. Hyndman, Association du Barreau canadien.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1964

20745—1

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: l'honorable Adrian K. Hugessen
les honorables sénateurs

Baird	Horner	Phillips
Beaubien (<i>Provencher</i>)	Hugessen	Power
Bouffard	Isnor	Quart
Bradley	Jodoin	Reid
Buchanan	Kinley	Robertson (<i>Shelburne</i>)
Connolly (<i>Halifax-Nord</i>)	Lambert	Roebuck
Croll	Lang	Smith (<i>Kamloops</i>)
Dessureault	Lefrançois	Smith (<i>Queens-</i> <i>Shelburne</i>)
Dupuis	Macdonald (<i>Brantford</i>)	Stambaugh
Farris	McCutcheon	Taylor (<i>Westmorland</i>)
Gélinas	McGrand	Thorvaldson
Fournier (<i>Madawaska-</i> <i>Restigouche</i>)	McKeen	Veniot
Gershaw	McLean	Vien
Gouin	Méthot	Welch
Haig	Molson	Woodrow—(50).
Hayden	Monette	
Hollett	Paterson	
	Pearson	

Membres ex-officio

Brooks

Connolly (*Ottawa-Ouest*)

(Quorum 9)

ORDRE DE RENVOI

Suivant l'ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Bouffard, appuyé par l'honorable sénateur Beaubien (*Provencher*), tendant à la deuxième lecture du Bill S-7, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada».

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Bouffard propose, appuyé par l'honorable sénateur Gouin, que le bill soit déféré au comité permanent des Transports et des Communications.

La proposition, mise aux voix, est adoptée.

Le Greffier du Sénat,
J. F. MacNEILL.

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 21 mai 1964

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures du matin.

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen (*président*), Baird, Bradley, Buchanan, Connolly (*Halifax-Nord*), Dupuis, Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Hayden, Hollett, Isnor, Lambert, Lefrançois, McLean, Molson, Power, Reid, Smith (*Kamloops*), Smith (*Queens-Shelburne*), Stambaugh, Taylor (*Westmorland*), Thorvaldson, Veniot et Woodrow. (23).

Aussi présent: M. E. Russell Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire.

On reprend l'étude du bill S-7, intitulé «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada».

Sur la proposition de l'honorable sénateur Smith (*Queens-Shelburne*), il est décidé de déposer le rapport du comité spécial du ministère du Travail de l'Ontario pour la révision de la Loi concernant les mécaniciens.

Les témoins suivants furent entendus: R. G. Greaves, président de l'Association nationale du Canada des mécaniciens de navire; R. F. Cook, président de la section 425 des officiers de marine, union des employés de chemins de fer, transports et autres; J. R. A. Lindsay, de l'association des propriétaires de remorqueurs de la Colombie-Britannique; Alan Cumyn, chef de la Direction des règlements de la marine au ministère des Transports; G. F. Bullock, secrétaire de la «Canadian Merchant Service Guild»; Geo. F. Blain, vice-président, section du développement et des projets de la «Upper Lakes Shipping Limited»; A. S. Hyndman, de l'association du Barreau canadien; R. Lowrey, président de la «Canadian Shipping and Engineering Ltd.».

A midi cinquante, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Certifié conforme.

Le Secrétaire du Comité,
F. A. Jackson.

LE SÉNAT
LE COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS
TÉMOIGNAGES

Ottawa, JEUDI 21 mai 1964.

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel on a renvoyé le bill S-7, pour modifier la Loi sur la marine marchande du Canada, se réunit aujourd'hui à 10 heures du matin.

Le sénateur A. K. Hugessen, *président*, occupe le fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, je vois qu'il y a quorum, et je vous invite à faire silence. Nous reprenons l'étude du bill S-7; nous avons fait appel à tous ceux qui désiraient faire quelques remarques au sujet de ce bill.

Nous avons avec nous aujourd'hui, M. Alan Cumyn, chef de la Direction des règlements de la marine au ministère des Transports; M. R. R. Macgillivray, conseiller adjoint; le capitaine F. S. Slocombe, chef de la navigation et du pilotage; M. J. H. W. Cavey, chef des ports et de l'outillage. Sont aussi présents, en cas de nécessité, M. G. G. M. Guthrie, surintendant du Régistre de la navigation; M. H. O. Buchanan, du service de l'inspection des navires; M. E. J. Jones, du même service; M. A. G. E. Argue et M. C. D. Kenny, division des règlements sur la radio.

Je devrais peut-être expliquer au Comité que le sous-ministre a dû se rendre à Washington hier soir, et ne pourra malheureusement pas être avec nous aujourd'hui.

Les représentants du public, ici présents aujourd'hui, d'après ma dernière liste, qui est peut-être incomplète, sont M. George F. Blain, vice-président, section du développement et des projets de la «Upper Lakes Shipping Limited». M. Blain est-il ici?

M. BLAIN: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: M. W. J. Fisher, gérant général de l'Association des propriétaires de navires canadiens. Monsieur Fisher?

M. FISHER: Présent.

Le PRÉSIDENT: Trois représentants de l'Association du Barreau canadien: M. Ronald C. Merriam, secrétaire, M. Kenneth C. Mackay et M. A. S. Hyndman.

M. MERRIAM: Présents.

Le PRÉSIDENT: M. C. Gordon O'Brien, gérant du Conseil des pêcheries du Canada.

M. O'BRIEN: Présent.

Le PRÉSIDENT: M. R. F. Cook, président de la section 425, des officiers de marine, union des employés des chemins de fer, transports et autres.

M. COOK: Présent.

Le PRÉSIDENT: M. G. F. Bullock, secrétaire de la «Canadian Merchant Service Guild».

M. BULLOCK: Présent.

Le PRÉSIDENT: M. T. R. McLagan, président de la «Davie Shipbuilding Ltd», Lauzon, Québec.

M. LOWREY: M. McLagan n'a pu venir. Je suis le suivant sur la liste, M. Lowrey.

Le PRÉSIDENT: M. McLagan est absent, mais M. Lowrey est ici, il est le président de la «Canadian Shipbuilding and Engineering Limited», Collingwood, Ontario.

M. W. A. Sankey, secrétaire de l'Association des propriétaires de remorqueurs de la Colombie-Britannique.

M. LINDSAY: Il n'est pas ici.

Le PRÉSIDENT: Qui êtes-vous?

M. LINDSAY: Je suis J. R. A. Lindsay, de l'Association des propriétaires de remorqueurs de la C.-B. et voici M. H. L. Cliffe de la même association.

Le PRÉSIDENT: Vous représentez l'Association des propriétaires de remorqueurs?

M. LINDSAY: Oui.

Le PRÉSIDENT: Et M. Stavenes, président de l'union des pêcheurs-unis et des travailleurs associés. Est-il ici? Aucune réponse. Y a-t-il ici quelqu'un d'autre que je n'ai pas nommé et qui désirerait être entendu?

M. GREAVES: Oui, monsieur. Mon nom est Greaves, de l'Association nationale des mécaniciens de navire.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il quelqu'un d'autre?

Messieurs, avant de commencer, je crois que je devrais vous lire plusieurs lettres que j'ai reçues.

La première est la copie d'une lettre adressée à M. Hinds, signée par M. C. Gordon O'Brien, gérant du Conseil des pêcheries du Canada, qui est ici ce matin.

Ceci est pour vous aviser que je serai présent à l'audience et que je serai heureux de déclarer brièvement au Comité que ce conseil approuve la loi proposée.

Ce sujet a été discuté à fond ces dernières années, et nous sommes convenus avec le ministère d'appuyer la modification de la Loi, pourvu que les règlements ne soient appliqués qu'après nous être entendus sur plusieurs points encore en litige. Avec cette réserve, nous croyons que la loi proposée est bien fondée et de nature à rendre service à l'industrie de la pêche.

On me posera peut-être de nombreuses questions; je tiens à signaler que je ne suis pas un spécialiste et que je parlerai surtout des questions concernant l'administration et nos objectifs.

Comme je l'ai dit, M. O'Brien est ici; il ne se propose pas de témoigner, mais il sera à la disposition des membres du Comité qui auraient des questions à lui poser.

J'ai aussi reçu une lettre de l'Association des propriétaires de navires canadiens, datée du 19 mai.

Monsieur,

Nous avons récemment sollicité la permission de comparaître devant le Comité des Transports et des Communications du Sénat, afin d'y faire des observations sur le bill S-7, loi pour modifier la Loi sur la marine marchande du Canada.

Cette association ne s'intéresse particulièrement qu'aux points suivants:

- a) La Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1960, articles 1, 6 à 27 inclusivement, et l'article 36.
- b) L'article 28 des amendements à la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux par les hydro-carbures, 1954, adoptés le 11 avril 1962.
- c) La limitation de la responsabilité des propriétaires de navires océaniques, 1957, articles 31 à 34 inclusivement.
- d) La restriction du cabotage dans les eaux intérieures du Canada aux navires immatriculés au Canada. Le texte de l'article 35 nous cause quelques soucis, mais nous comprenons que des représentants du ministère des Transports signaleront au Comité l'ambiguïté possible.

Notre désir de comparaître n'a pour but que d'apporter l'appui de l'association aux amendements proposés à la Loi de la marine marchande du Canada. Les autres articles du bill S-7 ne concernent pas la navigation océanique, et par conséquent, ne sont pas de notre compétence.

Puisque nous désirons seulement exprimer notre approbation des sujets qui nous touchent directement, il serait inutile de gaspiller le temps du Comité en comparaisant pour ce seul motif. Nous espérons donc, que cette lettre suffira.

Cependant, le soussigné croit pouvoir être présent aux audiences commençant le jeudi 21 mai, et sera heureux de répondre aux questions des membres du Comité.

La lettre est signée par M. W. J. Fisher, qui est le gérant général de l'Association des propriétaires de navires canadiens, et qui est ici ce matin.

Il y a deux autres lettres adressées à M. Hinds. Une est du ministère des Pêcheries de la Nouvelle-Écosse, datée du 20 mai, écrite par M. J. W. Watt.

Merci de nous avoir prévenus de la réunion du Comité des Transports et des Communications. Il nous est impossible d'assister à cette réunion; et, après les enquêtes que nous avons pu faire depuis la réception de votre lettre, il semble peu probable que nous pourrions ajouter beaucoup à ce que le Comité entendra d'autres sources.

Presque toute la récente discussion s'est concentrée sur la stipulation de la jauge brute de 25 tonnes; il conviendrait peut-être d'ajouter quelques commentaires à ce sujet. Au tout début de la discussion, la stipulation était de 50 tonnes. On craignait que ceci ne soit une source d'embarras, car il y a dans cette province, certains types de bateaux de pêche dont le tonnage est légèrement inférieur ou supérieur à 50 tonnes. Principalement pour cette raison, l'Association des producteurs de poissons de la Nouvelle-Écosse a recommandé une jauge brute de 25 tonnes. En Nouvelle-Écosse, quelques-uns craignent que la jauge brute de 25 tonnes soit trop basse, mais nous croyons que la limite de 25 causera moins d'ennuis que celle de 50, compte tenu des dispositions de la section proposée 116B et des exigences généralement simples de l'examen et de l'obtention de certificat pour les nouveaux capitaines de bateaux de pêche.

Comme je l'ai dit, cela est du ministère des Pêcheries de la Nouvelle-Écosse, et est signé par le directeur, M. J. W. Watt.

La quatrième et dernière lettre est de la «Dominion Marine Association» de Toronto. C'est un accusé de réception de l'avis de cette réunion et se lit comme il suit:

Comme l'appui accordé par l'association à l'attitude du gouvernement canadien au sujet de la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, est connu; l'association ne croit pas nécessaire de prendre une part active aux audiences du Comité.

Elle est signée par John J. Mahoney.

Le sénateur HOLLETT: Monsieur le président, puis-je demander si on a communiqué avec quelqu'un de Terre-Neuve au sujet de ce bill?

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Oui, la Fédération des pêcheurs de Terre-Neuve et la commission consultative des propriétaires et des constructeurs de navires de Terre-Neuve.

Le sénateur HOLLETT: Personne n'a répondu?

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Non, monsieur.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Quel était le premier organisme?

Le SECRÉTAIRE DU COMITÉ: La Fédération des pêcheurs de Terre-Neuve.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, nous avons plusieurs témoins qui désirent comparaître; j'attire votre attention sur le fait qu'au moins quatre d'entr'eux viennent de la Colombie-Britannique. Nous leur sommes reconnaissants de venir d'aussi loin pour nous apporter leurs conseils. Il se peut qu'il nous soit impossible de terminer ce matin; en ce cas, je crois que peut-être il conviendrait mieux d'entendre d'abord les témoins de la Colombie-Britannique.

Des VOIX: Accepté.

Le PRÉSIDENT: De plus, je crois comprendre que la plupart, sinon tous les témoins de la Colombie-Britannique sont intéressés tout particulièrement, sinon exclusivement, par l'article 4 du bill qui traite de l'exploitation des remorqueurs en eaux intérieures. S'il en est ainsi, je propose que le Comité étudie d'abord l'article 4 et entende ces témoins de la Colombie-Britannique.

Des VOIX: Accepté.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Le premier sur ma liste est M. R. F. Cook, président de la section 425 des officiers de marine, union des employés de chemins de fer, transports et autres. Voulez-vous avancer monsieur Cook.

M. R. F. Cook, président de la section 425 des officiers de navire, union des employés de chemins de fer, transports et autres: Après consultation avec le président de l'Association nationale des mécaniciens de navires, nous nous trouvons d'accord sur ce problème particulier et nous sollicitons la permission de soumettre un mémoire commun, afin de faciliter le travail.

Le PRÉSIDENT: C'est, M. Cook?

M. COOK: C'est M. Greaves et moi-même.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous venir tous les deux, alors?

M. COOK: Oui.

Le PRÉSIDENT: Voici M. Cook et M. Greaves de l'Association nationale des mécaniciens de navires. Qui représentera l'association? M. Greaves, avez-vous un mémoire?

M. Robert Greaves, président de l'Association nationale des mécaniciens de navires: Oui, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Pendant que l'on distribue des exemplaires du mémoire aux honorables sénateurs, je crois qu'il serait utile que je vous lise ce que

disait le sous-ministre à notre dernière réunion au sujet de l'article 4 du bill, tel que consigné à la page 30 du procès-verbal:

En ce qui concerne le ministère, nous avons pris une décision que nous considérons techniquement appropriée; mais, nous comprenons que les propriétaires d'un côté, et l'union des mécaniciens de l'autre, penseront le contraire; chacun voulant obtenir un peu plus, mais dans les directions opposées. C'est tout particulièrement un problème sur la côte ouest; nous comprenons que les deux groupes en cause désirent comparaître devant nous pour témoigner. Je parle des propriétaires de remorqueurs de la Colombie-Britannique et de l'union nationale des mécaniciens de navire.

C'est la situation qui se présente ce matin.

M. GREAVES: Monsieur le président, honorables sénateurs, nous comparaissons pour présenter le point de vue de nos membres, les mécaniciens brevetés de navire du Canada, dont la connaissance pratique et approfondie des sujets contenus dans l'article 115 de la Loi sur la marine marchande du Canada devrait être utile au Comité.

Je devrais maintenant attirer l'attention du Comité sur les points suivants qui ont un rapport direct avec tous les changements aux dispositions de l'article 115, à savoir:

1. La protection de la vie humaine et de la propriété.
2. Les aspects techniques en cause.
3. L'emploi.

Pour plus de clarté et de brièveté, ce mémoire ne traite que de ces trois sujets; nous espérons, cependant, pouvoir commenter les autres changements proposés à la Loi de la marine marchande du Canada. Nos recommandations concernant les modifications de l'article 115 sont énumérées au dernier chapitre de ce mémoire.

I—EFFET DES CHANGEMENTS PROPOSÉS À L'ARTICLE 115, SUR LA PROTECTION DE LA VIE HUMAINE ET DE LA PROPRIÉTÉ.

La sécurité est l'élément prioritaire de la législation et des règlements concernant la navigation; comme le prouvent les nombreux articles et dispositions sur ce sujet dans la Loi de la marine marchande du Canada. Cependant, la sécurité sera compromise par la revision proposée dans les circonstances suivantes:

a) Les remorqueurs d'au plus cent cinquante tonneaux de jauge brute, mûs par des moteurs à combustion interne d'une puissance nominale n'excédant pas quinze chevaux, dans des eaux guère plus exposées que celles qu'on rencontre dans des voyages de cabotage classe III ou dans des voyages en eaux intérieures classe II, dans les conditions prescrites à la discrétion du ministre, sont exemptés de l'obligation d'avoir à leur bord un nombre suffisant de mécaniciens brevetés pour assurer des périodes raisonnables de quart. En général, le résultat sera d'éliminer un mécanicien de ces navires, au lieu du nombre actuel.

b) Les navires avec moteurs à combustion interne d'une puissance inférieure à huit chevaux et d'une puissance au frein de six cents chevaux (sans égard aux dimensions du navire) peut effectuer tout voyage sans mécanicien.

c) Les navires de plus de 15 tonneaux de jauge brute, avec moteurs à combustion interne d'une puissance nominale de 8 à 10 chevaux et d'une puissance au frein de 600 chevaux, peuvent effectuer sans mécanicien des voyages de cabotage classe III de moins de 10 milles, tous les voyages de cabotage classe IV et les voyages en eaux secondaires.

Ces dispositions peuvent permettre à des navires atteignant une puissance au frein de 1,500 chevaux et une jauge brute de 150 tonneaux de naviguer sans mécanicien supplémentaire pour assurer tous les quarts. Encore plus dangereux est le fait que des navires de toutes dimensions peuvent naviguer dans toutes les eaux, avec des moteurs d'une puissance au frein de 765 chevaux, sans aucun mécanicien à bord; ex. navires actuellement en service:

<i>Navire</i>	<i>Longueur</i>	<i>Jauge brute</i>	<i>p.h.p.</i>	<i>n.h.p.</i>
Island Challenger ..	91'	165	765	7.8
Black Bird II main- tenant Gulf Bird.	92'	98	765	7.8
La Brise	90'	182	765	7.8

Nota: Ces navires peuvent naviguer partout sans mécanicien breveté.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire en vertu de cet amendement?

M. GREAVES: Oui.

Le sénateur REID: Ces navires sont-ils choisis au hasard?

M. GREAVES: Oui, monsieur. Le risque pour la vie et la propriété dû à l'absence d'un mécanicien compétent peut être démontré en imaginant un de ces remorqueurs halant un chaland lourdement chargé ou une large estacade de 1 million et demi de pieds de bois en billes, lorsque, pour une raison quelconque, le moteur s'arrête.

Le poids beaucoup plus grand de la remorque comparé au remorqueur, les deux allant à la même vitesse quand le moteur s'est arrêté, signifie que la remorque a un élan proportionnellement plus grand. Il faudra beaucoup plus de temps et une distance plus longue pour arrêter l'élan de la remorque qu'il en faudra au remorqueur. En d'autres mots, le remorqueur sera incapable de s'éloigner et sera emporté par la remorque.

Pareil accident est survenu le 16 février 1960, quand le chaland halé par le M V *Myrmak* sur le fleuve Fraser a coulé le remorqueur, causant deux pertes de vie. La presse a rapporté que le capitaine du remorqueur, Ronald Maxim, avait déclaré: «Le moteur a flanché, peut-être à cause de la présence d'air dans la conduite d'essence; il nous fut impossible d'éviter la remorque, qui continua à enforcer le remorqueur dans l'eau.»

Évidemment, exactement la même chose peut arriver à n'importe qui ou n'importe quoi qui serait incapable de s'écarter de la route d'une remorque incontrôlable.

La protection essentielle assurée par la présence d'un mécanicien compétent fut bien définie par le comité spécial de l'Ontario pour la revision de la Loi relative aux mécaniciens en service et les règlements ci-dessous:

Après avoir entendu les témoignages, le comité ne croit pas que l'on puisse remplacer entièrement le personnel en service par l'outillage et les contrôles automatiques. Quoiqu'il soit vrai que pareil équipement puisse améliorer, et en fait, améliorer la sécurité du fonctionnement, c'est fait par des hommes, entretenu et réglé, et par conséquent, sujet dans une certaine mesure aux limites humaines. De plus, l'homme a cinq sens, la vue, l'ouïe, le toucher, le goût et l'odorat, qui sont tous utilisés à chaque jour et à chaque heure, et quand il est habitué à une certaine ambiance, ou à un certain champ d'activité, il réagit instinctivement aux légers changements de cette ambiance. Un exemple fréquent de ceci, est la sensation presque intuitive des légères modifications du rythme d'un moteur en marche ou d'une autre machine, que les opérateurs d'expérience reconnaissent, mais qui échappent aux autres obser-

vateurs. Aussi, les circonstances des températures s'élevant à un degré anormal sont fréquemment indiquées par un léger changement d'odeur. Voici des sens qui pourraient probablement être remplacés par divers contrôles électroniques; mais, le nombre requis, leurs variétés et leurs complexités les rendraient probablement prohibitifs à cause des complications, de leur coût et de leur entretien.

Si vous permettez une digression, monsieur le président, j'ai un exemplaire du rapport de la sous-commission du comité spécial institué par l'honorable M. Rowntree, alors ministre du Travail, et si vous le permettez, j'aimerais vous le laisser.

Le PRÉSIDENT: Vous en avez cité une partie dans votre mémoire?

M. GREAVES: Oui.

Le sénateur THORVALDSON: Si je comprends bien, c'est des moteurs diesels qu'il s'agissait?

M. GREAVES: C'est bien ça.

Le PRÉSIDENT: A moins que ce ne soit le désir du Comité, je ne crois pas nécessaire de nous encombrer de tout ce rapport du comité ontarien. Vous êtes bien certain, M. Greaves, de nous avoir donné toute cette partie?

M. GREAVES: Tout le rapport traite de la sécurité de manœuvre sous l'empire de la Loi régissant les mécaniciens en service. C'est assez long.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Il serait peut-être utile de le déposer pour l'usage du Comité.

Le PRÉSIDENT: Le rapport doit-il être déposé?

Des SÉNATEURS: Oui.

Le sénateur HAYDEN: Monsieur le président, puis-je poser une question au témoin? Avez-vous une idée de la rapidité avec laquelle un remorqueur sera rejoint par une remorque lors d'une panne de moteur?

M. GREAVES: Je ne pourrais le dire à ce moment. Je pourrais demander à M. Cook s'il peut vous répondre. Il serait peut-être capable de nous renseigner à ce sujet. Cela dépendrait. Sur le fleuve Fraser, près de l'embouchure, cela dépendrait de la vitesse du remorqueur lors de la panne de moteur. Plusieurs variables entreraient en jeu. Par expérience personnelle, je peux dire qu'une fois le moteur arrêté, la remorque semble venir vers nous très rapidement.

Le travail d'un mécanicien sur un navire ne consiste pas seulement à prévoir les pannes ou les prévenir rapidement, mais il doit pouvoir effectuer les réparations rapidement et adroitement. Il est tout à fait seul, sans aucun mécanicien de garage ou de remorqueuse dans le voisinage pour lui venir en aide comme cela se produit en cas de panne d'auto sur la grande route. Il porte toute la responsabilité de maintenir les machines en bon état, de les réparer quand quelque chose va mal. Dans ces situations, la sécurité de chacun sur le navire, ou dépendant de son fonctionnement, repose sur son savoir-faire.

Quoique les moteurs modernes et les appareils de commande aient grandement amélioré le fonctionnement des navires, ils ont aussi eu pour effet d'exiger les soins et la surveillance d'un expert. L'augmentation de la puissance des moteurs diesel modernes, par rapport à leur poids, tend à augmenter la vibration du moteur, causant souvent la rupture des conduites d'essence ou d'huile. La combinaison des vibrations du moteur et de celles causées par l'action des vagues est souvent la cause de l'obstruction des tuyaux des pompes, quand le navire roule et tangue. L'arrivée d'équipement auxiliaire compliqué augmente la nécessité de s'assurer que ces systèmes fonctionnent convenablement, ou de les réparer promptement quand ce n'est pas le cas.

II—CONSIDÉRATIONS TECHNIQUES SUR L'ÉTABLISSEMENT D'UNE LIMITE AU-DESSOUS DE LAQUELLE LES NAVIRES POURRONT NAVIGUER SANS MÉCANICIEN.

Dans le paragraphe proposé (2) de l'article 115, la limite est établie pour les navires d'une jauge brute de 150 tonneaux, et mûs par des moteurs à combustion interne d'une puissance nominale de 15 chevaux. Dans l'alinéa proposé (2a) de l'article 115, la limite plus basse est établie pour les navires d'une jauge brute de 15 tonneaux, mûs par des moteurs à combustion interne d'une puissance au frein de 600 chevaux, et pour des voyages de cabotage classe III d'une longueur de 10 milles, ou classe IV ou un voyage en eaux secondaires.

L'usage de l'expression «puissance nominale» (NHP) est ambigu et dangereux. Puissance nominale n'est pas une mesure scientifique de la puissance potentielle ou actuelle d'un moteur. C'est tout simplement une convention arbitraire basée sur une seule des variables d'un type de moteur, qui aide à déterminer son rendement. Cela a pu être utile pour la classification grossière des premiers moteurs; mais cela est fictif et trompeur à ce stade actuel de moteurs de conception plus avancée, particulièrement des moteurs marins diesel.

Il n'y a absolument aucune relation entre la puissance nominale indiquée (NHP) d'un moteur et son véritable rendement. Il est actuellement possible de concevoir deux moteurs diesel avec la même puissance nominale (NHP) mais ayant une puissance au frein grandement différente. Par exemple, un moteur diesel Werkspoor RUB-160, de 12 cylindres, a une puissance nominale de huit chevaux (NHP) et une puissance au frein (BHP) de 650; un moteur Carterpillar D398, de 12 cylindres, a une puissance nominale (NHP) de 7.8 chevaux, mais une puissance au frein (BHP) de 1,090 chevaux.

La puissance nominale (NHP) des diesels est définie dans le règlement de la Loi de la marine marchande du Canada, comme étant le carré du diamètre du cylindre par le nombre de cylindres, divisé par 60 (ou par 45, pour les pistons opposés); alors que la puissance théorique ou indiquée est obtenue par la formule:

$$\text{IHP} = \frac{\text{PLAN}}{33,000}$$

où

P=la pression indiquée en livres par pouce carré;

L=la longueur de la course en pieds;

A=la surface du piston en pouces carrés;

N=le nombre de mouvements du piston par minute.

Le rendement, ou la puissance au frein (BHP), est représenté par le IHP multiplié par le facteur d'efficacité mécanique du moteur, une fraction inférieure à l'unité. Il est ainsi évident qu'il y a plusieurs autres variables à part le diamètre du piston, qui peuvent déterminer la puissance d'un moteur; et celles-là ne peuvent être exprimées par la fraction arbitraire 1/60, pour tous les modèles concevables de moteurs diesel à action simple.

La citation suivante, tirée d'un livre de référence courant, largement utilisé par les mécaniciens de navire, insiste sur ce point, que la puissance au frein (BHP) est la formule acceptée pour indiquer la puissance d'un moteur:

Dire qu'un moteur à l'huile a une puissance de tant de chevaux-vapeur, est de nature à créer une fausse impression quant à sa puissance

réelle, à moins que le type de moteur, le fonctionnement du compresseur d'injection, les pompes de refoulement et de refroidissement de l'eau, etc., ne soient aussi donnés. Par exemple, dans certains types, le compresseur d'injection d'air est actionné par le moteur principal, alors que dans d'autres, il est actionné indépendamment. Aussi dans le cas de deux moteurs de même IHP, l'un opérant à deux temps et l'autre à quatre temps, chacun ayant le compresseur d'air relié directement; le moteur à quatre temps pourra fournir un meilleur effort que le moteur à deux temps; puisque ce dernier devra utiliser une part du IHP pour actionner les pompes de refoulement, à moins, évidemment, qu'elles ne soient actionnées indépendamment. Pour ces raisons, la puissance des moteurs à l'huile est généralement exprimée en termes de puissance réelle indiquée à l'essai du frein, ou (BHP).

(The Running and Maintenance of the Marine Diesel Engine, par John Lamb, 5^e édition, 1945, Charles Griffin and Co. Ltd., London, pp. 691-2).

Avec la méthode moderne d'utiliser de plus en plus des appareils de contrôle ou auxiliaires hydrauliques, pneumatiques ou électriques, le bon fonctionnement des moteurs auxiliaires devient aussi important que celui du moteur principal. Le bon fonctionnement continu des moteurs auxiliaires pour le contrôle du gouvernail, les contrôles du niveau de l'eau dans la cale, la protection contre l'incendie et autres appareils de sécurité, est évidemment d'importance vitale. Ceci veut dire que la puissance totale au frein (BHP) de tous les moteurs d'un navire, devrait être le critère pour déterminer la nécessité de la présence d'un mécanicien à bord, et non pas seulement la puissance au frein (BHP) du moteur propulseur.

A ce sujet, on pourrait noter qu'il y a des cas où une drague automobile, classée comme navire, ayant un moteur propulseur d'une puissance au frein (BHP) pouvant atteindre 1,000 chevaux, aura des pompes nécessitant une puissance additionnelle de 4,000 (BHP).

La pratique australienne de tenir compte de la puissance au frein pour déterminer la nécessité de mécaniciens brevetés, reconnaît exactement ce problème; on additionne la puissance au frein (BHP) du moteur propulseur et celles des moteurs auxiliaires pour en établir la base.

III—EFFETS DE L'ABAISSMENT DES EXIGENCES SUR LES MÉCANICIENS DE NAVIRE

A une époque où les moteurs deviennent de plus en plus puissants et les appareils de contrôle de plus en plus compliqués, il semble peu sage de modifier les exigences d'une manière qui tend à déprécier la connaissance technique et l'expérience. Le résultat immédiat des changements proposés par l'article 115, sera de priver d'emploi quelque 200 à 300 mécaniciens brevetés sur la côte ouest seulement. Un effet secondaire à long terme, sera de décourager l'entrée dans la profession, de réduire substantiellement les possibilités de formation des mécaniciens débutants, désireux de se qualifier pour les grades supérieurs.

La politique de subsides du gouvernement pour la construction de navires durant ces dernières années avait stimulé l'expansion des flottes côtières et des Grands lacs. Maintenant, il semble possible d'entrevoir un encouragement de cette nature de la part du gouvernement en vue de développer à nouveau la flotte océanique. Ayant ceci en vue, il semble très inopportun de créer un nouvel obstacle au recrutement et à la formation des aspirants à la carrière

de mécaniciens de navire. D'où viendront les nouveaux mécaniciens qualifiés, si le champ d'instruction sur les petits navires est réduit ou éliminé?

Au Royaume-Uni, avant que quiconque puisse servir comme mécanicien, breveté ou non, il doit faire un stage comme apprenti durant au moins quatre ans dans la construction ou la réparation de bouilloires et de moteurs marins. Il doit aussi suivre des cours du jour et du soir en mathématiques, dynamique, dessin mécanique, connaissances générales en mécanique, sciences; et est soumis à un examen oral par un inspecteur du ministre des Transports, afin d'être classé suivant ses connaissances. Au Canada, il n'existe pas d'exigences aussi sévères, quoique certaines mesures furent prises ces dernières années par le ministère des Transports pour relever le niveau des exigences requises pour les mécaniciens de navire. En 1932, un certificat pour moteur à combustion interne fut institué. En 1954, il fut admis que la machinerie moderne avait fait des progrès considérables; et le certificat pour mécaniciens de 3^e classe fut révisé afin d'en permettre l'usage au mécanicien-chef des navires d'une puissance nominale de 25 chevaux ou moins. C'était un pas dans la bonne direction, qu'il ne faudrait pas annuler maintenant. Toute mesure du gouvernement ayant pour effet d'abaisser les exigences requises pour les ouvriers spécialisés ou les techniciens, est sûrement, en ce jour de rapides progrès technologiques, une mesure rétrograde qui aura de sérieuses répercussions dans l'avenir.

IV—L'EMPLOI

Au lieu de tracer un portrait de toute l'industrie des remorqueurs sur la côte ouest du Canada, nous allons montrer ce qui est arrivé chez une seule compagnie; et, en suivant l'évolution normale, ce qui arrivera probablement dans un avenir prochain:

«STRAITS TOWING LTD.»

Navires récemment mis au rancart:

Navires	B.H.P.	Nombre de mécaniciens
Wilmae Straits	450	2
Montague Straits	230	2
Pacific Chief	450	2
Georgia Straits	400	2
Haro Straits	450	2
	—	—
Puissance totale	1,980	Mécaniciens déplacés 10

Sur les remorqueurs, les mécaniciens travaillent 84 heures par semaine, un jour de travail suivi par un jour de congé. Ceci veut dire qu'il y a deux équipes par navire; en d'autres mots, le renvoi de 10 mécaniciens signifie 10×2 , soit 20 mécaniciens.

Le sénateur THORVALDSON: Qu'a-t-on fait de ces navires? Sont-ils démolis ou conservés en service après avoir été retirés de cet usage particulier?

M. COOK: Ils sont généralement démolis. Quelques-uns furent vendus à des gens qui les ont convertis en yachts. Quelquefois, on en retrouve quelques-uns dans l'industrie de la pêche, où ils sont utilisés comme remorqueurs ou comme barges.

Le sénateur THORVALDSON: Merci.

M. GREAVES:

Navires construits pour remplacer les précédents:

Navires	B.H.P.	Nombre de mécaniciens requis en vertu de la loi proposée
Neva Straits	800	
Haro Straits	765	
Rosario Straits	765	1
Georgia Straits	765	
Malasapina Straits	765	
Puissance totale	3,860	Nombre de mécaniciens requis $1 \times 2 = 2$

Changements futurs probables:

Navires	H. P.	Tonnage	N. de mécaniciens
Charlotte Straits	800	185	2
Fury Straits	750	181	2
Hecate Straits	500	175	2
Magellan Straits	500	177	2
Broughton Straits	375	150	2
Burnaby Straits	400	101	2
Puissance totale	3,325	Nombre de mécaniciens	$12 \times 2 = 24$

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): De quels changements parlez-vous, quand vous dites «changements futurs probables»?

Le PRÉSIDENT: Le prochain paragraphe va nous le dire, sénateur.

M. GREAVES:

On peut remplacer les moteurs de tous les navires nommés ci-dessus, par des moteurs de 765 chevaux ayant une puissance nominale de 7.8, et les services d'un mécanicien breveté ne seront plus requis en vertu de la nouvelle loi proposée. Ces navires auront alors une puissance totale de 4,590 chevaux.

Le sénateur THORVALDSON: Depuis quelle année ces navires devaient-ils avoir à leur bord un ou deux mécaniciens? Est-ce depuis la loi de 1932 ou celle de 1954; ou pour quel motif étaient-ils requis?

M. GREAVES: Depuis la loi de 1932.

Le sénateur THORVALDSON: Avant cela, il n'était pas nécessaire d'avoir un mécanicien?

M. GREAVES: Le brevet pour moteur diesel a commencé à cette époque. Il n'existait pas avant cela de brevet distinct pour les moteurs diesels. Le brevet de mécanicien de navire convenait pour les moteurs à vapeur ou diesels. Les services d'un mécanicien étaient obligatoires.

Dans le but d'esquiver la loi proposée, les propriétaires pourraient, et à cause de la compétition économique, devraient probablement changer leurs moteurs ordinaires de haute puissance nominale pour des moteurs à haute vitesse du genre Caterpillar d'une puissance au frein de 765 chevaux et d'une puissance nominale de 7.8 chevaux. Ceci amènerait probablement le renvoi de deux à trois cents mécaniciens brevetés de l'industrie des remorqueurs. Plusieurs de ces hommes ont consacré presque toute leur vie à aider cette industrie à atteindre le degré de prospérité dont elle jouit aujourd'hui.

RECOMMANDATIONS

A la suite des remarques précédentes, nous désirons soumettre au Comité la recommandation suivante:

Le paragraphe 2 a) de l'article 115 devrait être amendé en substituant le mot «ou» au mot «et» à la 5^e ligne.

Le paragraphe se lirait alors comme il suit:

«2 a), chaque navire d'une jauge brute de plus de quinze tonneaux, autre qu'un navire à passagers ou un yacht de plaisance, mû par des moteurs à combustion interne d'une puissance nominale de plus de huit chevaux, mais n'excédant pas dix chevaux, ou d'une puissance au frein de plus de six cents chevaux, telle que l'a établie le Bureau, doit avoir, lorsqu'il effectue un voyage autre qu'un voyage de cabotage classe III d'une longueur non supérieure à dix milles, un voyage de cabotage classe IV ou un voyage en eaux secondaires,

a) si le navire n'est pas uniquement utilisé pour la pêche, un mécanicien de 3^e classe, dûment breveté, et

b) si le navire est employé uniquement pour la pêche, un chef mécanicien d'un bâtiment de pêche à moteur, dûment breveté, et le paragraphe (2) ne s'applique pas au navire lorsqu'il effectue un semblable voyage.»

En plus de la recommandation mentionnée ci-haut, nous recommandons:

Le PRÉSIDENT: Je vous demande pardon, quel changement proposez-vous à l'article tel que maintenant rédigé au commencement de la page 4? Je ne vois pas le changement suggéré.

M. GREAVES: Un seul mot est changé, «ou» à la place de «et».

Le PRÉSIDENT: Je vois.

Le sénateur HOLLETT: Est-ce à la page 3 ou 4?

Le PRÉSIDENT: A la page 4. Le seul changement proposé est à la 5^e ligne de la page 4, ou le mot «ou» est substitué au mot «et».

Je regrette, monsieur Greaves.

M. GREAVES:

1. L'usage de la formule «puissance nominale (NHP)» pour exprimer la grosseur et la puissance des moteurs devrait être abandonné, et l'on devrait adopter la formule universellement acceptée de la puissance au frein (BHP).
2. La puissance au frein totale de 600 chevaux (BHP) pour le moteur propulseur et les moteurs auxiliaires, devrait être le maximum en bas duquel aucun mécanicien breveté ne serait requis à bord d'un navire.
3. Pour les navires d'une puissance au frein de 600 chevaux, on devrait préciser les devoirs des mécaniciens afin d'assurer une surveillance suffisante et constante des moteurs et des appareils auxiliaires, en tout temps.
4. Les représentants du gouvernement, les propriétaires de navires et les mécaniciens visés, devraient élaborer conjointement un programme en vue d'offrir les facilités nécessaires à un entraînement convenable, des possibilités d'emploi et d'avancement, pour assurer la compétence technique d'un nombre suffisant de mécaniciens qualifiés pour les besoins à venir du Canada, comme grande nation commerçante.

Le tout est respectueusement soumis par

L'Union canadienne des employés de chemins de fer, transport et autres, section 425.

L'Association nationale des mécaniciens de navire du Canada, Inc.

Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, honorables sénateurs, nous répondrons avec plaisir à toutes questions.

Le PRÉSIDENT: Merci. Les membres désireraient-ils poser des questions aux témoins? Ce sont des questions plutôt techniques, honorables sénateurs. J'ai pensé que peut-être il vaudrait mieux demander d'abord l'opinion des propriétaires de remorqueurs et après, entendre le point de vue de notre propre expert du ministère, M. Cumyn.

Le sénateur HOLLETT: Cela comprend-il aussi les navires de pêche?

M. GREAVES: Les remorqueurs.

Le sénateur HOLLETT: Les remorqueurs seulement?

M. GREAVES: Oui.

Le sénateur MOLSON: Monsieur le président, puis-je poser une question sur la page 2 du mémoire? Dans le tableau qui y apparaît, en deux cas, le tonnage excède 150 tonnes. Je me demandais si on pouvait expliquer cela.

M. COOK: Je n'ai pas entendu la question.

Le PRÉSIDENT: Le témoin n'a pas entendu votre question, sénateur Molson.

Le sénateur MOLSON: Dans le tableau de la page 2, les tonnages de deux navires excèdent 150 tonnes.

M. COOK: C'est exact, monsieur. C'est un des problèmes créés par la loi proposée, qu'un navire de n'importe quel tonnage peut naviguer n'importe où, pourvu que sa puissance nominale soit inférieure à huit chevaux. C'est là une des lacunes.

Le sénateur THORVALDSON: C'est-à-dire sans un mécanicien de 3^e classe?

M. COOK: Sans mécanicien breveté.

Le sénateur THORVALDSON: Oui, sans mécanicien breveté.

Le sénateur REID: Est-ce que ceci correspond avec les noms des compagnies ou des individus?

M. COOK: Des compagnies, monsieur. Il y a trois compagnies différentes.

Le sénateur THORVALDSON: J'ai une question. Vous mentionnez que le nombre de mécaniciens mis à pied serait d'environ 200, je crois?

M. COOK: Oui.

Le sénateur THORVALDSON: En ce cas, perdraient-ils réellement leur emploi, ou pourraient-ils trouver un autre emploi dans l'industrie maritime? Deviendront-ils des chômeurs, ou seront-ils retenus par leurs employeurs actuels?

M. COOK: Monsieur, je voudrais préciser que même si quelques-uns de ces navires qu'on a construits, de trente à quarante, sont des navires à haute vitesse, on a conservé à bord un homme breveté. Cependant, si quelques-uns des petits propriétaires décidaient de naviguer sans mécanicien breveté, la compétition forcerait les compagnies plus importantes à faire de même. Comme résultat, ces gens seraient éventuellement rejetés par cette industrie.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): A la page 3 de votre mémoire, vous citez l'exemple d'une remorque, tirée par le *M. V. Myrmak* sur le fleuve Fraser, qui a coulé le remorqueur, causant deux pertes de vie. Le capitaine a supposé qu'il y avait peut-être de l'air dans la conduite d'huile. S'il y avait eu un mécanicien de service dans la chambre du moteur quand cela est arrivé, en combien de temps aurait-il pu vider la conduite? Ma question est, cela aurait-il pu prévenir ce tragique résultat?

M. GREAVES: Oui, je le crois; parce que c'est la même chose qu'une voiture à court d'essence, il y a saccades, puis arrêt. S'il y a de l'air dans la conduite d'huile, c'est l'explication ordinaire des manques dans les cylindres. Dans notre cas, nous ferions rapidement sortir l'air.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Combien de temps prendrait cette opération?

M. GREAVES: D'après mon expérience, vous commencez aussitôt que vous percez le changement de rythme, afin de voir ce qu'il y a. Vous pouvez être capable de le faire en deux ou trois minutes, peut-être une seulement.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Vous auriez le temps de faire cela avant que la remorque ne rattrape le remorqueur? Je pensais que la remorque s'amènerait très rapidement, et que les suites seraient les mêmes. Merci.

Le sénateur REID: Une remorque ne pourrait pas rattraper le remorqueur; ils sont trop éloignés l'un de l'autre. Quelle distance les sépare, 2,000 pieds?

M. GREAVES: Quelques fois.

Le sénateur HOLLETT: Une remorque ne serait pas à une telle distance?

M. GREAVES: En eaux libres, peut-être 2,000 pieds; mais en eaux étroites, elle peut être de 200 pieds.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions? Je vous remercie, monsieur Greaves.

Les deux représentants de l'association des propriétaires de remorqueurs de la Colombie-Britannique sont M. J. R. A. Lindsay et M. H. L. Cliffe. Je crois que c'est M. Lindsay qui nous parlera.

M. LINDSAY: Oui.

M. J. R. A. Lindsay, de l'Association des propriétaires de remorqueurs de la Colombie-Britannique.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Lindsay, avez-vous des exemplaires de ce que vous voulez nous présenter, afin que nous puissions en distribuer aux membres?

M. LINDSAY: Nous avons un mémoire écrit, monsieur. J'avais pensé de ne pas le lire; mais d'en citer les principaux points afin d'être plus bref.

Le PRÉSIDENT: En avez-vous des exemplaires?

M. LINDSAY: Nous avons environ 30 exemplaires, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Le secrétaire du Comité aurait-il l'obligeance de distribuer ces exemplaires aux membres. Vous pourriez peut-être commencer, monsieur Lindsay.

M. LINDSAY: Merci. Monsieur le président, honorables sénateurs, ce n'était pas mon intention de lire notre mémoire; mais après ce qui a été dit, j'ai pensé que je devais le lire. Mon compagnon, M. Cliffe, et moi sommes tous les deux dans l'industrie des remorqueurs sur la côte ouest, en Colombie-Britannique, et nous représentons l'Associations des propriétaires de remorqueurs de la Colombie-Britannique. Notre association représente 34 compagnies de remorqueurs, grandes et petites. A ma connaissance, nous employons environ 244 mécaniciens en tout. Je ne crois pas qu'il y ait sur la côte ouest du Canada plus de 300 mécaniciens travaillant sur les remorqueurs.

Le sénateur THORVALDSON: Avant d'aller plus loin, monsieur Lindsay, puis-je vous poser une question? Quand vous dites que vous et votre associé êtes dans l'industrie des remorqueurs, voulez-vous dire que vous êtes les chefs d'une ou deux de ces 34 compagnies; quelles sont au juste vos positions actuelles? Êtes-vous membres de la direction de cette association?

M. LINDSAY: M. Cliffe est l'ex-président de l'association. Je ne sais pas exactement quelle est ma fonction, mais j'en suis un des directeurs. Je dirais que ces 34 compagnies exploitent environ 150 remorqueurs, en tout, sur la côte ouest.

L'Association des propriétaires de remorqueurs de la Colombie-Britannique comprend 34 compagnies de remorqueurs opérant sur la côte de la Colombie-Britannique. Ces compagnies possèdent des navires de tonnages divers, allant des remorqueurs de port aux remorqueurs de haute mer; cela constitue la majeure partie de cette industrie.

Tôt en 1960, notre association fut avisée par le ministère des Transports, qu'on était à reviser certaines parties de l'article 115 de la Loi de la marine marchande du Canada, et on nous demandait notre opinion sur les amendements proposés; nous en avons fait part subséquentement au directeur des services maritimes et aux officiers locaux de l'inspection des navires à vapeur. De plus, nous comprenons que l'Association nationale des mécaniciens de navire a, elle aussi, soumis ses recommandations. Éventuellement, le paragraphe (3) de l'article 9 du bill C-98, adopté en première lecture le 20 mai, 1961, contenait un amendement concernant les mécaniciens des remorqueurs. Cet amendement prévoyait que les remorqueurs d'une jauge brute n'excédant pas 150 tonneaux; mus par des moteurs à combustion interne d'une puissance nominale d'au plus 15 chevaux, entièrement contrôlés du pont, peuvent être exemptés de l'obligation d'avoir à leur bord les mécaniciens brevetés supplémentaires qu'exige le paragraphe (2) de l'article 115, lorsqu'ils effectuent des voyages dans des eaux guère plus exposées que celles qu'on rencontre dans des voyages de cabotage classe III ou dans des voyages en eaux intérieures classe II. Ce paragraphe fut adopté en seconde lecture à la Chambre des Communes dans sa forme originale, et accepté par le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes. Lors de la dernière lecture en Chambre, le paragraphe (3) de l'article 9 fut rayé après un long discours de M. Harold Winch. M. Winch insista sur les points suivants:

1. Que l'expression «puissance nominale» est désuète.
2. Que de 50 à 100 mécaniciens employés sur les remorqueurs de la côte ouest seront mis à pied, si un tel amendement est adopté.
3. Que les amendements proposés rendront dangereuse la conduite des remorqueurs.
4. Que les moteurs automatiques, en usage sur les remorqueurs de la côte ouest, étaient peu sûrs, et que ces navires exigeaient les services d'un même nombre de mécaniciens.

Aucune de ces affirmations n'est fondée, et ne peut être appuyée par les faits.

Du 12 juin 1961 jusqu'à aujourd'hui, on a longuement étudié cet article de la Loi sur la marine marchande du Canada. Nous comprenons qu'il fut encore une fois modifié et soumis de nouveau au Sénat par le bill S-7, qui fut adopté en première lecture le 3 mars 1964. En plus de permettre la présence d'un mécanicien breveté sur les navires d'une jauge brute n'excédant pas 150 tonneaux et d'une puissance nominale d'au plus 15 chevaux et pour certains voyages limités comme dans le bill original C-98, on y a ajouté une autre restriction, qui est maintenant le paragraphe (2a) de l'article 115, qui stipule que les navires d'une puissance nominale de plus de huit chevaux, mais n'excédant pas dix chevaux et d'une puissance au frein de plus de 600 chevaux, devront avoir à leur bord, un mécanicien de 3^e classe dûment breveté. Auparavant, aucun remorqueur d'une puissance nominale de 10 chevaux ou moins n'était tenu d'avoir à son bord un tel mécanicien breveté.

Nous, de l'Association des propriétaires de remorqueurs de la Colombie-Britannique, voulons soumettre les commentaires suivants au sujet de l'amendement proposé (2) c) de l'article 115.

1. Nous ne sommes pas en faveur de la limite de jauge brute de 150 tonneaux, telle qu'indiquée dans cet amendement; mais nous croyons le reste de l'amendement bien rédigé.
2. Un bâtiment d'une jauge brute de 150 tonneaux, n'est pas un gros navire, et en général devrait être un bâtiment de moins de 100 pieds de longueur.

3. Le fonctionnement du moteur principal doit être entièrement commandé du pont; en fait, tous les navires de la Colombie-Britannique disposent d'au moins deux autres postes de commande.

4. Le ministre peut établir toutes autres conditions qu'il juge nécessaires avant d'accorder une exemption en vertu de cet article.

5. Cette disposition ne s'applique qu'aux navires effectuant des voyages de cabotage classe 2, ou des voyages en eaux intérieures classe 2, qui peuvent être limités par l'inspecteur des navires à vapeur, qui ne permettra certainement pas à un navire de s'éloigner à plus de 20 milles de la côte, ou de parcourir une distance de plus de 100 milles entre les ports de refuge.

Cet amendement proposé comprend donc beaucoup de restrictions.

Plusieurs de nos membres ont été dans les affaires sur la côte de la Colombie-Britannique depuis au delà de 45 ans. Ces hommes ont vu les changements extraordinaires survenus dans la construction, la propulsion et l'appareillage des remorqueurs de la côte de la Colombie-Britannique. Ceci fut particulièrement accéléré par le subside actuel accordé pour la construction de navires. Les jours du bâtiment en bois sont terminés; ces vieux bâtiments sont maintenant remplacés par des coques modernes en acier soudé, beaucoup plus aptes à tenir la mer, et plus sûres.

Ces mêmes personnes ont assisté à la transition de l'engin à vapeur chauffé au charbon et à l'huile, au premier moteur diesel, inconstant, nécessitant une surveillance continuelle et une lubrification constante.

Elles ont vu les progrès de la métallurgie, assurant des moteurs de meilleure qualité et plus légers, et l'arrivée de nombreux types de dispositifs de sécurité. Que les moteurs soient d'une puissance nominale de plus de 10 chevaux ou moins, ils ont vu l'addition de commandes automatiques à plusieurs postes de commandes, tant pour le moteur principal que pour l'équipement auxiliaire.

Les propriétaires et les employés des remorqueurs doivent admettre que le remorqueur moderne est plus sûr que les vieux bâtiments pour lesquels on avait conçu l'article 115 de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Nous croyons aussi, qu'il nous faut contredire quelques-uns des arguments apportés par M. Winch. Premièrement, il n'y a que neuf remorqueurs sur la côte de la Colombie-Britannique qui soient en bas de 150 tonneaux et d'une puissance nominale entre 10 et 15 chevaux. Alors, au plus 18 mécaniciens seraient mis à pied (deux mécaniciens étant nécessaires pour la surveillance constante d'un navire). Cependant, certains de ces navires exigent un brevet plus élevé que la classe III, et, en ce cas, le mécanicien ne peut être déplacé.

Quelques propriétaires ont servi comme mécaniciens sur des navires de cette classe; et c'est un fait reconnu que ces mécaniciens ne sont pas constamment dans la chambre du moteur, mais passent une bonne partie de leur quart dans la cuisine ou sur le pont. On peut alors affirmer qu'il n'existe pas à l'heure actuelle une surveillance de 24 heures dans la chambre du moteur de ces navires.

Si, de plus, on affirme qu'on ne peut se fier aux contrôles automatiques et aux dispositifs d'alarme, visibles ou audibles, alors les propriétaires de remorqueurs de la Colombie-Britannique de même que tous les propriétaires de navires du monde entier gaspillent une énorme somme d'argent.

Avec les rapides progrès de l'automatisation et de la technologie, nous, de l'industrie des remorqueurs de la Colombie-Britannique, croyons que cet article sera de nouveau modifié dans les années à venir. Nous regrettons de voir imposer par cet article la limite de 150 tonneaux. Elle devrait être à au moins 200 tonneaux; en fait, nous croyons qu'avant peu d'années, nous demanderons de la fixer à 250 tonneaux.

Voyons maintenant, l'amendement proposé au paragraphe 2(a) de l'article 115. Après avoir considéré les arguments précédents, notre association croit que cet amendement est un pas en arrière. Avec les grandes améliorations faites aux

moteurs modernes, toutes les commandes automatiques et les systèmes d'alarmes, tout particulièrement pour les moteurs d'une force nominale de moins de 10 chevaux, nous ne voyons aucune raison d'exiger des mécaniciens brevetés. Des navires de cette classe ont été en service depuis au delà de 10 ans sur cette côte sans mécanicien breveté; et, en fait, avec des individus qui avaient charge du moteur et qui en plus, effectuaient d'autres travaux. Les mécaniciens brevetés n'étaient pas requis à bord des navires d'une puissance nominale de moins de 10 chevaux; on peut difficilement comprendre pourquoi ils le seraient dorénavant.

Nous, de l'industrie des remorqueurs de la Colombie-Britannique, sommes particulièrement intéressés à avoir des navires sûrs et pratiques. En fait, au cours des cinq dernières années, les dirigeants ont dépensé une somme d'argent considérable pour l'amélioration de la sécurité dans toute l'industrie. Le subside pour la construction de navire nous a permis de mettre en service plusieurs nouveaux navires; et, tout le monde en conviendra, ils sont plus sûrs et tiennent mieux la mer que les navires que nous avions auparavant. C'est pourquoi nous prétendons que le changement proposé à une force nominale de huit chevaux, est en vérité, une mesure rétrograde et inutile, qui, si elle est mise en vigueur, réduira l'efficacité de l'industrie.

Nous, de l'industrie des remorqueurs de la Colombie-Britannique, sommes disposés à fournir tout autre renseignement que le Comité désirerait; et nous nous proposons d'être présents, à Ottawa, aux réunions du Comité.

Monsieur le président, je répondrai avec plaisir à toute question.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Monsieur le président, pour ceux qui connaissent peu de chose sur le fonctionnement des remorqueurs, serait-il possible de savoir combien d'hommes sont nécessaires à bord d'un remorqueur?

Le PRÉSIDENT: Combien de mécaniciens?

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Combien sont nécessaires pour toutes les tâches? Je comprends qu'un remorqueur doit avoir un capitaine. Combien en faut-il d'autres?

M. LINDSAY: L'équipage peut varier de deux hommes jusqu'à 14 pour les plus gros navires. Un remorqueur moyen peut avoir de quatre à sept hommes. C'est là, l'équipage moyen. Quelques remorqueurs, dont celui dont on a parlé dans le mémoire précédent et qui fut coulé par une remorque, sont des remorqueurs de chantiers. Ils ne font que haler les remorques du moulin aux bateaux, et des choses de ce genre. D'autres remorqueurs halent des remorques de Vancouver à Prince Rupert et aux îles de la Reine-Charlotte.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Quels sont les devoirs d'un mécanicien? Doit-il faire des choses autres que surveiller le moteur du remorqueur?

M. LINDSAY: Monsieur le président, cela dépend de la grosseur du navire. Quelques-uns des navires dont nous parlons, sont d'une puissance d'environ 755 chevaux. C'est notre opinion que ces navires ne requièrent pas tout le temps d'un mécanicien. Dans ce cas-ci, vous parlez d'un équipage d'environ cinq hommes, qui comprendrait un capitaine, un second, un mécanicien, un cuisinier et un homme à tout faire. Avec le radar et la conduite, le capitaine a plus à faire; et avec l'automatisation, le mécanicien a moins de travail; s'il peut aider à d'autres tâches, comme passer un cordage à quelqu'un ou tenir la roue pendant que le second va à la chambre de toilette, ou d'autre chose du genre, alors il doit le faire. C'est ce qu'ils font à bord de certains de ces navires.

Le sénateur HOLLETT: Les capitaines et les seconds sont-ils brevetés?

M. LINDSAY: Les capitaines sont brevetés; un bon nombre de nos seconds ont un brevet de capitaine de remorqueur. Ils ont leur parchemin, mais n'ont pas encore pris le commandement.

M. H. L. Cliffe, de l'association des propriétaires de remorqueurs de la Colombie-Britannique: En ce qui concerne le *Mymark*, mentionné par les mécaniciens, je ne crois pas que ce navire avait un mécanicien à son bord.

M. LINDSAY: Non, c'était un petit bateau de chantier avec un capitaine et deux hommes d'équipage. Ce type de navire ne requiert pas les services d'un mécanicien.

M. CLIFFE: Oui, je ne crois pas qu'un navire de ce genre soit tenu d'avoir un mécanicien à son bord.

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on poser d'autres questions à ces témoins? Sinon, honorables sénateurs, nous pourrions maintenant obtenir l'opinion du ministre. Je crois qu'il sera impossible à M. Cumyn d'être présent après aujourd'hui; parce qu'il doit se rendre en Europe. N'est-ce pas monsieur Cumyn?

M. Alan Cumyn, chef de la Direction des règlements de la marine, ministère des Transports: Oui.

Le PRÉSIDENT: M. Cumyn pourrait peut-être nous faire part du point de vue du ministère. Nous avons entendu les opinions divergentes des mécaniciens et des propriétaires. Merci, messieurs, de votre témoignage.

Tel que je l'ai dit au Comité, M. Cumyn est le chef de la Direction des règlements de la marine au ministère des Transports.

Le sénateur REID: Il pourrait peut-être, adresser quelques-unes de ses remarques aux capitaines et aux seconds.

M. CUMYN: Oui, je vais essayer.

Monsieur le président, honorables sénateurs, quand on porta à l'attention du Bureau, la situation existant sur la côte ouest, avec l'arrivée des petits moteurs marins à haute vitesse, et leur installation sur les remorqueurs à la place des vieux moteurs lents, et l'addition d'appareils automatiques, comprenant des indicateurs sur le pont, indiquant les changements de température dans la chambre du moteur, de la température de l'eau de cale, de la température des coussinets, ou cette sorte d'indicateurs d'alarme ou de danger, nous avons envoyé un de nos membres les plus expérimentés, qui est mécanicien de navire avec plusieurs années d'expérience en mer et comme inspecteur de navires à vapeur, s'enquérir de ces changements. Il a discuté de la situation avec les propriétaires de remorqueurs et avec les représentants de l'Association nationale des mécaniciens de navire; il a fait un voyage sur un de ces remorqueurs pourvus d'équipement automatique; il est alors revenu et a fait rapport au Bureau, qui, incidemment, est aussi constitué de mécaniciens de navire ayant de nombreuses années d'expérience en mer...

Le PRÉSIDENT: Quel bureau, s'il vous plaît?

M. CUMYN: Le Bureau de l'inspection des navires à vapeur recommandant ce premier changement, qui est le paragraphe (1), tendant à ce que, les remorqueurs mûs par des moteurs d'une puissance nominale de 10 à 15 chevaux, qui requièrent présentement les services de mécaniciens de quart, soient exemptés de l'obligation d'avoir des mécaniciens de quart, pourvu que les indicateurs sur le pont indiquent les conditions de la chambre du moteur, et que, par conséquent, l'officier de service sur le pont, peut assurer la surveillance des conditions de la chambre du moteur; mais, recommande aussi que soit maintenue l'obligation d'avoir à bord un mécanicien de 3^e classe sur chacun de ces navires. Ainsi, en fait, nous proposons de remplacer les mécaniciens de quart par des appareils convenables, tout en conservant un mécanicien qui, sans être de quart, pourra exercer une surveillance constante des machines et sera prêt à intervenir si quelque chose va mal.

La loi originale formulée dans l'article 115 est évidemment basée sur la sécurité, et ne tient pas compte des conditions de travail; parce que, en le

faisant, cela pourrait être préjudiciable à la sécurité, qui est le seul souci du Bureau de l'inspection des navires à vapeur; quoique nous tenions compte jusqu'à un certain point, des effets possibles sur le marché du travail et que nous essayions d'éviter ce genre d'amendements législatifs qui jetteraient sur le pavé, un bon nombre de gens.

Pour ce qui est des changements qui ont été discutés par l'Association des mécaniciens de navire et par les propriétaires de navires quant au nombre d'hommes qui seraient déplacés par cette modification du paragraphe (1), nos représentants de l'inspection des navires à vapeur sur la côte ouest, qui sont très au fait du problème et dont l'un d'eux, M. Jones, est ici aujourd'hui, nous avisent, qu'autant qu'ils peuvent le dire, neuf remorqueurs seront touchés par cette modification; ce qui signifie que 18 mécaniciens seront mis à pied ou renvoyés de ces remorqueurs, si les propriétaires décident de procéder à la transformation.

Monsieur, je me demande si à ce moment, je pourrais dire quelques mots au sujet de la puissance nominale en chevaux, cette question plutôt difficile pour laquelle le Bureau a dû subir quelques critiques?

La puissance nominale est basée sur le diamètre du cylindre; c'est-à-dire le diamètre du cylindre au carré et le nombre de cylindres. Elle n'a pas de rapport exact avec la puissance au frein exercée par un moteur; mais elle a ce grand avantage, que dans le calcul de la puissance nominale d'un navire, il ne peut y avoir de discussion; parce qu'elle est entièrement basée sur le diamètre et le nombre de cylindres.

Le sénateur REID: Que veut dire «puissance au frein»?

M. CUMYN: La puissance au frein est en rapport avec la puissance indiquée, qui est la puissance réelle exercée dans les cylindres d'un moteur. Elle est obtenue au moyen d'un frein spécial et est égale à la puissance indiquée moins l'énergie perdue par la friction du moteur en marche. Elle est en relation directe avec la puissance réelle, alors que la puissance nominale ne l'est pas.

Je voudrais expliquer pourquoi le Bureau retient la formule de la puissance nominale, bien qu'elle ne plaise pas à l'industrie, surtout parce que l'expression n'est pas familière. C'est parce qu'elle prévient des ennuis au Bureau dans le calcul de la puissance d'un navire, à cause de la simplicité du procédé. Alors que, si vous utilisez la puissance au frein, qui est basée sur les révolutions du moteur, elle peut être n'importe quoi, selon la vitesse à laquelle le moteur tourne. Ainsi, si vous faites tourner un moteur à une vitesse de mille révolutions et calculez que la puissance au frein est de mille chevaux; vous dites au propriétaire: «Bien, votre moteur a une puissance au frein de mille chevaux. Donc vous devez avoir, mettons, un mécanicien de 1^{re} classe». Il est fort possible que le propriétaire vous réponde: «Oui, mais je me propose d'utiliser mon moteur à une vitesse de 800 révolutions et non pas mille; et ceci va réduire la puissance à 800 chevaux; ainsi je n'aurai pas besoin d'un mécanicien de 1^{re} classe». Dans ce cas, le Bureau se retrouverait au milieu de discussions de toutes sortes avec les propriétaires de navire et les manufacturiers de moteurs qui essaieront de classer leur moteur de façon à leur permettre de rester au-dessous des diverses exigences et ainsi éviter l'obligation d'avoir à bord des mécaniciens brevetés.

Afin d'éviter ceci, si nous décidons d'adopter la puissance au frein, nous devons en venir à des décisions arbitraires du Bureau quant à la puissance réelle d'un moteur, sans tenir compte de la déclaration des propriétaires de navire ou des manufacturiers, que ce moteur sera utilisé à une telle vitesse. Nous avons essayé d'éviter ceci, parce que nous savons que notre vie sera beaucoup plus facile si nous pouvons conserver la puissance nominale.

Puis-je maintenant passer au paragraphe (2) de l'amendement proposé?

Le sénateur REID: Combien d'inspecteurs avez-vous sur la côte de la Colombie-Britannique?

M. CUMYN: Je dirais, monsieur, que nous en avons environ 10.

Au cours de notre enquête sur la côte ouest, nous nous sommes aperçus, qu'à cause des développements modernes des moteurs marins que les manufacturiers produisent maintenant, tournant à très haute vitesse et exerçant une puissance au frein comparativement grande par rapport à leur puissance nominale, c'est-à-dire, qu'ils obtiennent plus de puissance de leurs moteurs par unité de volume du cylindre, il est maintenant possible aux propriétaires de navires d'équiper leurs petits remorqueurs de moteurs ayant une puissance au frein sensiblement plus élevée, mais restant au-dessous de la puissance nominale de 10 chevaux, qui les forcerait à avoir à bord un mécanicien breveté. Ces remorqueurs, à cause de leur plus grande puissance au frein, peuvent s'aventurer dans des eaux plus exposées; c'est pourquoi nous avons cru nécessaire de réduire la puissance nominale de 10 à 8 chevaux, afin d'inclure quelques-uns de ces moteurs de haute puissance au frein. Quand vous considérez ce genre de moteurs, d'une puissance nominale de 8 à 10 chevaux et une puissance au frein de six cents à mille chevaux, vous trouvez une grande variété de moteurs. Quelques-uns sont du type à fort rendement, comparativement gros, exerçant une puissance au frein peu élevée; en fait, presque tous les moteurs utilisés sur la côte est sont de ce type. Sur la côte ouest, vous trouvez des moteurs d'un type plus moderne, tournant à haute vitesse et exerçant une puissance au frein élevée par rapport à une faible puissance nominale.

C'est pourquoi nous avons pensé qu'il nous faudrait dans le second amendement, établir la limite de la puissance au frein à 600 chevaux, parce qu'il y a sur la côte ouest quelques modèles anciens ayant une puissance nominale de la classe III, de moins de 10 chevaux et ayant une puissance au frein de 300 à 400 chevaux. Les navires équipés de ces moteurs ont été en service durant nombre d'années sans mécanicien breveté, et nous n'aurions pu expliquer pourquoi ils devraient soudainement être soumis à l'obligation d'avoir à bord un mécanicien breveté. Ceci explique la limite de 600 chevaux de puissance au frein.

Monsieur le président, je voudrais relever la déclaration faite par les mécaniciens de navire qu'en faisant cela, nous augmentons les risques courus par les remorqueurs et le danger de perte de vie humaine. A ce sujet, nous savons que la fréquence de pertes de vie, résultant de pannes de moteur des remorqueurs, est extrêmement basse, et que cela n'était certainement pas suffisant pour nous justifier de ne pas faire ces changements.

Nous avons aussi noté que les remorqueurs américains, naviguant dans la région de «Puget Sound», soumis aux règlements de la garde des côtes, et d'une jauge brute inférieure à 200 tonneaux, ne sont pas tenus d'avoir à bord un mécanicien breveté, sans égard à leur puissance. C'est pourquoi, tenant compte de la compétition existant dans cette région entre les propriétaires de remorqueurs de la Colombie-Britannique et les propriétaires de remorqueurs américains, nous avons cru devoir reconnaître cette situation dans une certaine mesure. Je crois, monsieur, que c'est tout ce que j'ai à dire.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Cumyn. Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur MOLSON: Je comprends vos raisons de conserver la formule de la puissance nominale; mais, si elle simplifie quelques-uns de vos problèmes, n'en suscite-t-elle pas d'autres?

M. CUMYN: Le seul problème que je puisse voir, c'est que dans cette industrie, c'est-à-dire, les mécaniciens, les propriétaires de navires, on est peu familier avec cette formule; parce que les manufacturiers utilisent l'expression «puissance au frein». J'admets aussi qu'elle ne représente pas exactement la puissance réelle d'un moteur; mais après tout, est-il si important qu'elle le fasse? Si vous

prenez un moteur exerçant une puissance au frein de 500 chevaux, sous la surveillance d'un mécanicien de 3^e classe; et à côté, un moteur d'une puissance de 510 chevaux, avec un mécanicien de 2^e classe; qui peut dire quelle puissance il en obtiendra? Un moteur d'une puissance de 510 chevaux est d'autant plus sensible et exige le meilleur type de mécanicien. Ainsi, après tout, le critère que nous employons est sûrement simple et facile, et nous trouvons que la puissance nominale nous suffit.

Le sénateur SMITH (*Kamloops*): Je voudrais revenir à une des dernières affirmations faites par le témoin, concernant la concurrence entre les propriétaires de remorqueurs de la Colombie-Britannique et les Américains. Vous dites que les navires américains de moins de 200 tonneaux ne requièrent aucun mécanicien breveté?

M. CUMYN: Oui, monsieur.

Le sénateur SMITH (*Kamloops*): Alors, qu'est-ce qui justifie le règlement canadien établissant une limite à 150 tonneaux? Avez-vous songé à la concurrence avant de faire cela?

M. CUMYN: Nous y avons pensé sérieusement, monsieur. Il y a de la concurrence, mais bien peu.

Le sénateur SMITH (*Kamloops*): Mais elle augmentera probablement, n'est-ce pas?

M. CUMYN: C'est possible. Nous ne sommes pas entièrement guidés par les règlements américains. Nous croyons que nos propres mécaniciens du Bureau de l'inspection sont très compétents, peut-être même plus que les Américains, et ont un meilleur jugement; nous essayons d'user de notre propre jugement, tout en respectant le jugement des autres organismes.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions? Merci, monsieur Cumyn.

M. GREAVES: Monsieur le président, j'aimerais faire un ou deux commentaires sur ce qui a été dit.

Le PRÉSIDENT: M. Greaves désire faire quelques commentaires. Le Comité désire-t-il l'entendre?

M. GREAVES: D'abord, monsieur le président, M. Cumyn a dit, si je l'ai bien compris, que M. Beckett, de son ministère, est allé en Colombie-Britannique et est monté à bord d'un de ces navires, et, j'ai cru l'entendre dire, avec un représentant de l'Association nationale des mécaniciens américains. Je crois avoir rencontré M. Beckett dans le bureau de l'inspection des navires à vapeur; mais nous ne sommes montés à bord d'aucun navire avec M. Beckett. Je crois savoir que M. Beckett a fait le tour du port de Vancouver sur un navire; ce qui, à mon avis, est quelque chose de bien différent d'un voyage à Kitimat qu'en Alaska, ou sur la côte ouest de l'île de Vancouver.

Deuxièmement, il fut question que seulement 18 mécaniciens seraient touchés par tout ceci. Nous ne sommes pas de cet avis, parce que nous avons démontré dans notre mémoire que, dans une seule région, 188 postes de mécanicien étaient en cause. Si la loi proposée est adoptée, cela signifierait un nombre plus grand que 18 mécaniciens; ce nombre serait d'environ 200 à 300. Tel que signalé à la page 12 de notre mémoire, pour Wilmar Straits seulement, il y avait 20 mécaniciens; et déjà, 18 postes ont été abolis. Et ce n'est qu'une seule compagnie.

Et il y a un autre point, au sujet des règlements américains de la garde des côtes. Je ne suis pas particulièrement familier avec tous ces règlements, mais je sais que les capitaines de leurs remorqueurs doivent avoir une certaine expérience de la mécanique. Ils ont ce qu'ils appellent un brevet de ligne, ou quelque chose de ce genre, établissant que le capitaine a une certaine expérience, une certaine connaissance technique des moteurs. On ne peut dire

qu'on ne requiert de personne à bord une connaissance quelconque des moteurs marins.

Le sénateur SMITH (*Kamloops*): Je n'avais pas bien compris l'allusion du témoin au sujet des mécaniciens qui avaient perdu leur emploi à cause de l'état vieillot de certains remorqueurs. Je crois que vous nous avez dit précédemment que certains d'entre eux avaient trouvé d'autres emplois. Quand vous dites qu'un certain nombre de mécaniciens sont sans emploi, est-ce dû uniquement aux navires démodés?

M. GREAVES: Cela est dû presque entièrement au changement proposé. Laissez-moi l'expliquer d'une autre manière. Les propriétaires de remorqueurs sont maintenant en mesure, ou le seront, d'adopter des types de navires qui, à notre avis, permettront d'éviter la loi proposée, en construisant des navires d'une puissance nominale de 7.8 chevaux, tout juste au-dessous de la limite de 8 chevaux suggérée par la loi proposée; remplaçant ces vieux navires par des navires neufs en acier, avec l'aide du programme de subsides. Ces gens ont fait cela.

Le sénateur MOLSON: Je me demande si le témoin aurait d'autres commentaires à faire au sujet de la force nominale?

M. GREAVES: Monsieur le président, mon seul commentaire au sujet de la force nominale, c'est que déjà en 1875, le professeur Jamieson croyait qu'elle était désuète et nous l'utilisons encore pour décerner des brevets. Elle n'a absolument aucun rapport avec la puissance réelle.

Quand un arbre de couche est conçu, il l'est après avoir considéré les facteurs sécurité et rendement maximum pour un moteur déterminé. Nous croyons qu'un procédé de ce genre devrait être utilisé au lieu de puissance nominale.

Le sénateur MOLSON: Croyez-vous que la complexité d'un moteur est un critère plus important du degré d'attention requis que cette mesure de la puissance.

M. GREAVES: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser à M. Greaves? Merci, monsieur Greaves.

M. GREAVES: Merci monsieur le président.

M. LINDSAY: Monsieur le président, je me demande si je pourrais—

Le PRÉSIDENT: Monsieur Lindsay, je crois que nous aimerions avoir quelques explications de cet écart important qui ressort des témoignages. Les mécaniciens craignent de perdre 200 emplois, et M. Cumyn nous dit qu'il n'y aura pas plus que 18 destitutions. Qu'en pensez-vous?

M. LINDSAY: Monsieur le président, honorables sénateurs, à ma connaissance, il y a actuellement 172 navires régis par le service de l'inspection des navires sur la côte de la Colombie-Britannique. Ces navires emploient 950 personnes. Ce sont les chiffres que nous avons. Il y a 950 emplois, et si vous considérez que chaque navire requiert deux équipes, alors il faut 1,900 employés dont 480 mécaniciens. Mes chiffres antérieurs n'étaient pas tout à fait exacts.

Une chose que je tiens à dire, c'est que, à ma connaissance, sur la côte de la Colombie-Britannique, il y a eu un changement extraordinaire durant les cinq dernières années. Il n'y a aujourd'hui, pas un seul mécanicien sans emploi. Il y a peut-être un nombre moindre de mécaniciens sur les petits remorqueurs, mais il y a un plus grand nombre de navires. Les bateaux traversiers emploient un plus grand nombre de mécaniciens. Notre compagnie a essayé l'autre jour de trouver un mécanicien, un seul était disponible et il avait été rejeté par plusieurs autres compagnies. Voilà le problème. Je ne crois pas que ceci soit une cause de chômage, malgré que nous ne soyons pas

en faveur de diminuer la limite de 10 à 8. On n'a pas mentionné que certains mécaniciens seraient probablement touchés par un changement de 10 à 15. Si cet autre amendement était adopté, un plus grand nombre de mécaniciens seraient renvoyés, ce qui compenserait pour les mécaniciens déplacés par un minimum plus élevé. Nous ne croyons pas qu'il y ait de problème et nous ne sommes pas en faveur du changement. Il est inutile d'en faire une question de chômage.

Je voudrais citer un exemple de ce qui arrive maintenant en Colombie-Britannique. Notre compagnie seulement a quatre nouveaux remorqueurs en chantier, et on demandera vendredi des soumissions pour un cinquième. Le cinquième sera un remorqueur d'une puissance de 2,500 chevaux, d'une longueur de 120 pieds et d'une jauge brute d'environ 300 tonneaux. Je ne suis pas sûr du tonnage, mais il sera considérable. Ceci exigera au moins deux mécaniciens.

Nous construisons un autre remorqueur de 96 pieds, qui aura une puissance nominale de 18.2 chevaux ou de 1,300 chevaux au frein. Ce remorqueur exigera deux mécaniciens.

Ces remplacements comprennent même la catégorie des petits remorqueurs dont nous discutons présentement. Nous pensons qu'il y aura encore de nombreux emplois pour les mécaniciens.

Nous sommes dans une situation semblable à celle que vous avez eue sur la côte est avec la construction de la voie maritime; tous ces règlements devinrent désuets. La même chose se produit sur la côte de la Colombie-Britannique. Aucun remorqueur ne fut construit pendant des années et des années. Nous utilisions des vieux remorqueurs de bois équipés de nouveaux moteurs. Maintenant, nous nous débarrassons de ce vieil équipement pour le remplacer par du neuf.

Une autre chose que j'ai notée dans le mémoire des mécaniciens, c'est leur allusion aux programmes de formation. Avec le concours de l'association des mécaniciens, l'association des propriétaires de remorqueurs de la Colombie-Britannique a organisé à l'école des arts et métiers de Vancouver, des classes pour mécaniciens afin de les aider à se perfectionner en hydraulique, en électricité et autres choses de ce genre. Nous avons organisé ces classes conjointement avec les mécaniciens afin qu'ils puissent se perfectionner et se rendre plus utiles sur les bateaux où ils servent.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Quand un mécanicien est renvoyé d'un navire, qui s'occupe de l'entretien des moteurs? Qui remplace le mécanicien?

M. LINDSAY: Il n'est réellement pas du tout nécessaire d'avoir un mécanicien avec ces nouveaux moteurs à haute vitesse. L'entretien en est fait par l'équipe de terre quand le navire rentre au port. Les moteurs sont automatiques. Ils ne requièrent pas de surveillance, et ils tournent d'un bout de l'année à l'autre.

Un navire présentement en chantier sur la côte de la Colombie-Britannique aura un dispositif électronique permettant de mettre le moteur en marche du chaland. Il y a beaucoup de dispositifs électroniques qui seront requis...

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Je puis imaginer cela dans l'avenir. Votre réponse me devance. Parlons des navires actuels? Allez-vous changer tous les moteurs et vous préparer pour cette automatisation?

M. LINDSAY: Le changement est déjà fait. Cela s'est fait durant les dernières années, et il y a encore plus de changements qui s'en viennent.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Je me demande si le témoin va nous dire quelque chose de l'aspect sécurité de cette question. Il me semble que le principal souci du ministère et notre principal motif d'inquiétude à ce sujet, est ce qui regarde la sécurité en mer. Avez-vous quelques commentaires à faire

à ce sujet? Nous sommes évidemment intéressés à la question de l'emploi, mais je crois que notre principal objectif est de voir d'abord à la sécurité.

M. LINDSAY: J'ai été élevé dans l'industrie des remorqueurs, monsieur le président. C'est mon opinion personnelle aujourd'hui, que, considérant la nouvelle classe de navires en acier que nous utilisons dans cette entreprise, nous avons des navires beaucoup plus sûrs que nous n'ayons jamais eus. Nous avons des équipages mieux entraînés et plus expérimentés. Il est certain, quant à notre compagnie, que nous avons eu moins d'accidents et un fonctionnement beaucoup plus sûr durant les cinq dernières années que jamais auparavant.

Le sénateur MOLSON: Avez-vous des moteurs à haute vitesse sur les navires que vous utilisez?

M. LINDSAY: Oui, c'est exact. Un des navires mentionnés ici est un des nôtres. Je veux parler du «La Brise». Il est équipé d'un moteur à haute vitesse.

Le sénateur MOLSON: Avez-vous eu plusieurs cas de panne de moteur?

M. LINDSAY: Nous n'avons jamais eu de panne de moteur hors du port. Par une attention préventive, nous avons relevé certaines choses ici et là, mais...

Le sénateur MOLSON: Je veux dire une panne en mer?

M. LINDSAY: Non, monsieur.

Le sénateur SMITH (*Kamloops*): Pouvez-vous nous dire quel est le salaire moyen payé à un mécanicien sur un remorqueur ordinaire de la classe dont nous parlons?

M. LINDSAY: Je crois que le salaire moyen est d'environ \$450 par mois, pour 15 jours de travail de 12 heures. Les mécaniciens travaillent un jour et sont en congé le lendemain; ce qui signifie qu'ils travaillent 15 jours de 12 heures par mois et que leur salaire est d'environ \$450 par mois. L'association des mécaniciens aurait peut-être une information plus exacte. Je crois que les salaires varient de \$550 à \$400 par mois.

Le sénateur SMITH (*Kamloops*): Est-ce que les mécaniciens, comme groupe, sont employés à longueur d'année?

M. LINDSAY: Sur la côte ouest, le commerce est régulier d'un jour à l'autre durant les douze mois de l'année. La plupart des navires relâchent durant trois jours à Noël.

Le sénateur SMITH (*Kamloops*): Que dites-vous de la suggestion faite, que les propriétaires, à l'avenir, feront construire des navires mus par des moteurs de 7.8 en vue d'esquiver le règlement?

M. LINDSAY: Je ne crois pas que le subterfuge soit nécessaire pour passer de 10 à 8. Pour être très franc à ce sujet, le problème est que si nous réduisons la force nominale à 8 chevaux, les mécaniciens vont dire que sur un navire de cette classe, leur seul devoir est de rester assis dans la chambre du moteur, et refuseront de faire toutes autres choses qu'ils font actuellement sur ces navires.

Le salaire est le même pour un mécanicien breveté ou non. Nous allons engager le meilleur homme que nous pourrions pour ce poste; mais nous aimerions qu'il fasse une journée de travail pour le salaire d'une journée, et non pas agir comme un chauffeur de locomotive. Nous ne voulons pas de ce genre de travail. C'est en venir aux principes de base.

Le sénateur SMITH (*Kamloops*): C'est un cas similaire?

M. LINDSAY: A notre avis, oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser à M. Lindsay?

Honorables sénateurs, l'article 4 fut discuté très sérieusement. J'imagine qu'il nous faudra lire les témoignages, quand le tout sera imprimé, avant d'en tirer quelques conclusions.

Il y a deux choses auxquelles nous devons nous arrêter. Premièrement, y aurait-il quelqu'un d'autre qui désirerait nous faire des commentaires au sujet de l'article 4? S'il n'y a personne, alors je crois que nous avons eu une discussion très suffisante de cet article.

La seconde question que je désirais poser était: Y a-t-il quelqu'un d'autre de la Colombie-Britannique, ou n'importe lequel de ces messieurs de la Colombie-Britannique qui ont déjà témoigné, mais qui désireraient discuter de n'importe quel autre article de ce bill avant de retourner chez eux parce que nous désirons leur être agréables et ne pas les retenir à moins de nécessité absolue.

M. GREAVES: M. Bullock représente les capitaines et les seconds et le capitaine Barry m'accompagne. Nous voudrions commenter cet article au sujet de la mécanique d'un navire, quoique nous ne soyons pas des mécaniciens.

Le PRÉSIDENT: L'article 4?

M. GREAVES: Oui.

Le PRÉSIDENT: M. Bullock est le secrétaire de la *Canadian Merchant Service Guild*.

M. BULLOCK: Monsieur le président, comme nous l'avons écrit au secrétaire du Comité, il y a trois choses qui nous intéressent: une concernant les brevets de compétence, articles 114 et 116; une autre concernant le mécanicien, article 116; et l'article 671, qui traite du trafic des navires canadiens entre les ports canadiens. Nous nous en tiendrons à l'article 115, si cela nous convient.

Le PRÉSIDENT: Si vous désirez retourner chez vous.

M. BULLOCK: Non, nous sommes disposés à revenir.

Le PRÉSIDENT: C'est très bien de votre part. Pour procéder avec ordre, vous pourriez peut-être vous en tenir aujourd'hui à l'article 115. Je pense que cela conviendrait au Comité.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): A quelle page du bill est-ce?

Le PRÉSIDENT: C'est à la page 3, article 4, sénateur Smith, paragraphes 1 et 2.

M. BULLOCK: Ce n'est pas notre intention d'aborder les complexités de la mécanique dont il est question ici; mais nous désirons commenter la position d'un homme dont on n'a pas encore parlé. Il s'agit du capitaine chargé de la conduite du navire. Nous voudrions dire maintenant que nous ne voulons pas qu'il devienne le grand oublié. Nous voulons que vous sachiez que chaque fois qu'un homme est rayé de l'équipage d'un navire, une responsabilité supplémentaire retombe sur l'homme qui a la charge du navire.

De la façon dont vont les choses dans l'industrie des remorqueurs de la côte, il faut se rappeler qu'il fut un temps où nous avions des navires avec un équipage, mettons de huit, le capitaine compris. Avec la machinerie différente, et ainsi de suite, c'est maintenant réduit à sept ou six. Il n'y a pas longtemps, nous avions un navire au sujet duquel le capitaine apprit que l'inspecteur des navires avait déclaré: «Ce bateau peut naviguer avec cinq hommes.» Si cela continue, il ne restera bientôt plus que le capitaine et le second à bord du navire; et je me demande qui restera pour passer les cordages ou faire autre chose.

Il est plutôt difficile pour un capitaine quand, par exemple, il ne reste plus que le mécanicien-chef, et que cet homme a été à l'emploi de la compagnie durant de nombreuses années, et qu'il faut lui dire: «Il y a automatisé, vous avez un moteur pratiquement scellé et des dispositifs auxiliaires, et tout marche tout seul». Le propriétaire dit: «Vous pouvez employer cet homme à autre chose, nous ne voulons pas le voir assis là toute la journée». J'ai parlé à des capitaines et ils disent: «Vous savez, la seule autre chose que je pourrais demander à cet homme de faire, serait de tenir la bride ou de prendre un

cordage. Cet homme a plus de 60 ans et a été avec la compagnie durant des années. Ce n'est pas son travail». Nous pouvons désirer éliminer les mécaniciens; mais, ne les tuons pas. C'est une chose plutôt singulière, le capitaine est responsable de tout d'après la loi sur la marine marchande. Elle dit quelquefois que le propriétaire est responsable lui aussi; mais quand le navire a quitté le quai, il n'y a qu'un individu qui est responsable du navire, de la sauvegarde de la vie en mer et de tout ce qui est écrit dans ce livre, c'est la responsabilité du capitaine.

Tout ce que je peux dire, c'est que j'espère qu'on ne l'oubliera pas. Quand nous continuons à réduire les équipages, chaque fois que vous enlevez un homme du navire, surtout si c'est un mécanicien, vous lui enlevez son meilleur homme. Il arrive des fois où le capitaine consultera son mécanicien qui a navigué pendant de nombreuses années; ils travaillent ensemble. Qu'est-ce qui arrive maintenant ici, avec cette loi que l'on propose? C'est qu'il sera maintenant possible d'éliminer encore plus de mécaniciens. Nous affirmons avec énergie que nous n'approuvons pas cette idée.

Une chose plutôt singulière aussi, c'est que cette loi se contredit elle-même. Nous croyons que les fonctionnaires du ministère des Transports le savent. Monsieur le président, il y a quelque chose ici à l'article 407, sans le lire en entier, . . .

Le PRÉSIDENT: L'article 407 de la loi?

M. BULLOCK: Oui, c'est à la page 178 de l'exemplaire que j'ai, monsieur le président. On y dit que le navire doit être manœuvré par un équipage compétent et suffisant. Voilà ce que dit la loi. Le capitaine est responsable du bon fonctionnement de ce navire. Une fois que le navire a laissé le quai, il est l'homme. Ainsi, nous disons au capitaine du navire: «Nous allons réduire votre équipage et vous enlever un de vos mécaniciens», ou «votre mécanicien»; selon le cas. Nous devrions lui dire aussi: «N'oubliez pas l'article 407 qui dit que vous êtes responsable; et nous allons réduire votre équipage encore plus». Nous ne croyons pas que ce soit la meilleure manière de conduire un navire. Nous croyons que vous réduisez maintenant les équipages au minimum; et nous ne croyons pas que cela soit de nature à aider l'industrie, particulièrement sur notre côte ouest, où il n'y a rien à gagner en continuant à enlever au capitaine, les services d'un mécanicien d'expérience. Vous pourriez parfois dire: «Eh bien, vous n'êtes pas bien loin de chez vous». Je me demande si quelques-uns d'entre vous, messieurs, avez été par une bonne nuit noire, dans le détroit Johnstone, qui, en quelques endroits, n'a qu'une largeur de trois à quatre milles.

C'est une sensation très réconfortante de pouvoir se dire, «j'ai un mécanicien ici quelque part sous la main, au cas où quelque chose irait mal». Nous avons des navires d'une énorme puissance et un train de barges valant de trois quarts à un million de dollars, et une cargaison énorme qu'aucun navire ne pourrait porter.

Nous avons abandonné les caboteurs. Nous avons maintenant des remorqueurs très puissants pour ce travail; et tout ce que je demande est ceci: rappelez-vous ce qu'il y a au bout de ce câble; et il n'y a aucun frein.

C'est là ce que nous demandons. Nous sommes confiants que le Comité se rappellera cet homme là-haut, en charge du navire, le capitaine. Nous croyons qu'il y a une limite à ce qu'on peut faire pour la conduite efficace d'un navire; et nous sommes confiants que vous vous rappellerez que le mécanicien est au cœur du navire, la centrale d'énergie; et nous aimerions retenir ses services. Nous croyons qu'à l'intérieur même de l'industrie, quoiqu'ils ne voudraient pas l'admettre, vous devez avoir de la puissance et quelqu'un pour en prendre soin. Il y a une limite à cela; et nous aimerions garder nos mécaniciens. Je crois que c'est tout ce que je voulais dire, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Bullock.

Je lisais l'article 407 de la Loi sur la marine marchande que vous avez mentionné; il se lit comme il suit:

(1) Tout navire immatriculé au Canada devra être manœuvré par un équipage compétent et suffisant pour assurer la sauvegarde de la vie humaine durant le voyage projeté, et devra être ainsi manœuvré durant tout ce voyage.

Maintenant, si nous nous référons à l'article 4, page 3 du bill, on laisse à la discrétion du ministre le soin de décider si oui ou non on devrait avoir un mécanicien dans un cas particulier. Il y est dit: «sujet à telles conditions qu'il pourrait prescrire, le ministre peut le relever de l'obligation...»

Je penserais que si le ministre, en l'occurrence, le ministre, en tous les cas, était d'avis qu'en l'absence d'un mécanicien, un remorqueur ne serait pas équipé d'une manière suffisante, il ne permettrait pas que ce mécanicien soit déplacé.

M. BULLOCK: Il arrive parfois des cas d'urgence. Nous devons partir en hâte. Voici quelque chose du même genre. Disons qu'un homme regagne son bateau, et ce bateau doit partir à midi aujourd'hui. Il arrive, tout est en ordre; le second est là et les autres, environ six ou sept hommes. On lui dit qu'il n'y a qu'un mécanicien; il demande pourquoi, on lui répond qu'en vertu de la Loi, il n'est pas nécessaire d'en avoir d'autres. Il dit «Bien, je vais aux îles Charlotte et il me faut deux mécaniciens.» Que va faire le capitaine maintenant? Il doit laisser le navire au quai, je suppose, et se rendre à Ottawa voir le ministre ou son représentant, et lui dire: «Où est mon mécanicien?»

Bien, ce convoi est tout prêt pour un voyage de quelques centaines de milles le long de la côte.

Le PRÉSIDENT: Il n'est sûrement pas nécessaire de se rendre à Ottawa? M. Cumyn nous a dit qu'il y avait au moins dix inspecteurs sur la côte de la Colombie-Britannique.

M. BULLOCK: Alors, si c'est entendu avec le ministère des Transports, tout ce que nous avons à faire c'est d'aller voir l'inspecteur et lui dire: «Où est le mécanicien?» Mais n'oublions pas le capitaine. La loi dit qu'il est responsable de la sauvegarde de la vie humaine en mer, et dit tout ce qui s'y rapporte.

Le sénateur MOLSON: Avant que M. Bullock se retire, je me demande, en ce qui concerne la côte ouest, si nous pourrions avoir une explication des termes «voyage de cabotage classe III ou voyage en eaux intérieures classe II, qui je crois, sont définis d'une manière trop générale?»

M. BULLOCK: Je n'ai pas cela sous la main, monsieur le président. M. Cumyn l'aurait peut-être.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Cumyn, que signifient les termes «voyage de cabotage classe III ou voyage en eaux intérieures classe II» sur la côte de la Colombie-Britannique?

M. CUMYN: Un voyage de cabotage classe III est un voyage effectué par un navire à pas plus de 20 milles de la côte et d'une distance entre les ports n'excédant pas cent milles. Un voyage en eaux intérieures classe II est limité à 15 milles de la côte.

Le PRÉSIDENT: Merci. Est-ce que cela répond à votre question, sénateur Molson?

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Je voudrais demander à M. Bullock si la question de la somme de travail, en ce qui concerne le capitaine et les autres à bord, sûrement, est comprise dans les discussions lors de l'entente collective?

M. BULLOCK: Oui, monsieur. Vous avez mentionné les mots «entente collective». Disons que le mécanicien a été éliminé de l'équipage. Vous avez le contrôle de la passerelle. Les appareils indiquent la pression de l'air, les températures, etc. Le capitaine est de quart de 6 à 12, deux fois par jour; le second l'appelle de temps à autre, si nécessaire. Le second travaille de 12 à 6. Les indicateurs sont là sous la surveillance de l'homme de la passerelle qui voit si dans la chambre du moteur tout fonctionne normalement.

C'est une bien belle chose d'être au large dans le golfe de Georgie à deux heures du matin; si vous êtes sur la passerelle, vous ne pouvez savoir s'il y a un pied d'eau dans la cale ou autre chose; ceci arrive quelquefois. Il n'y a personne en bas, là. Les responsabilités sont maintenant concentrées sur la passerelle. Eh bien, on a fait cela sur les grands navires océaniques où ils ont les contrôles sur la passerelle. Le travail des hélices, et autres. Ils ont conservé leurs mécaniciens; oui, monsieur.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Ainsi, cela fait partie des discussions que vous avez maintenant avec les propriétaires de navires?

M. BULLOCK: Oh! très certainement.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): La loi parle des navires à vapeur. Je pensais que le temps des navires à vapeur était révolu. Est-ce que cela comprend les diesels?

M. BULLOCK: Tous les navires sont des navires à vapeur, il importe peu qu'ils soient diesels ou quoi que ce soit.

Le PRÉSIDENT: Dans la loi, le terme «navire à vapeur» est défini comme étant tout navire mû par une machine non comprise dans la définition d'un bâtiment à voiles. Merci, monsieur Bullock.

Ce sont là tous les représentants. Y a-t-il quelqu'un qui désirerait faire quelques remarques au sujet de l'article 4? Avons-nous entendu tous ceux de la Colombie-Britannique qui désirent retourner chez eux? Alors, comment devons-nous procéder; entendrons-nous d'autres témoins qui auraient des remarques à faire au sujet des autres articles du bill? Il y a ici M. Bain, vice-président de la *Upper Lakes Shipping Co.*, section du développement et des projets. Je crois qu'il désire être entendu aujourd'hui.

M. George F. Bain, vice-président, Upper Lakes Shipping Limited, section du développement et des projets:

Le PRÉSIDENT: Quel article du bill désirez-vous discuter, monsieur Bain?

M. BAIN: L'article qui traite du cabotage, qui est l'article 35, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: C'est l'article qui propose de réserver aux navires immatriculés au Canada le cabotage entre les Grands lacs et l'île d'Anticosti.

M. BAIN: Oui, monsieur le président. La *Upper Lakes Shipping Company* est la représentante d'un des navires de la seule société ayant des navires battant pavillon canadien, effectuant des voyages au long cours; nous avons aussi construit un nouveau type de navire à charbon qui sera classé comme navire à long cours, il fera le transport sans arrêt du Cap-Breton au lac Ontario. Ce navire, plus celui dont nous sommes les représentants et un autre actuellement en chantier, seront des navires au long cours, battront le pavillon canadien, seront immatriculés au Canada et manœuvrés par des équipages canadiens.

Ma compagnie est aussi un propriétaire important de navires des Grands lacs. Nous sommes heureux des dispositions de l'article 35 qui limite le cabotage au Canada à l'Ouest de cette ligne partant approximativement du bout de l'île d'Anticosti, réservant ce cabotage aux navires immatriculés au Canada.

Ce que nous faisons maintenant et ce que fait une autre compagnie de navigation des Maritimes, va pour la première fois, depuis que M. Banks et le S.I.U. ont fait disparaître les navires canadiens des hautes mers, permettre à des navires battant pavillon canadien de transporter des cargaisons en haute mer, avec la même flexibilité d'opération que les navires du Royaume-Uni trafiquant entre les ports canadiens. C'est là une compétition normale. Avec le support, l'aide et l'encouragement, je le pense, de tous ceux en mesure d'influencer cette entreprise, nous pouvons, en fait, lutter avec un succès raisonnable et rendre une place au pavillon canadien sur certains navires spécialisés. Ce qui est une compétition normale. Avec le support, l'aide et l'encouragement de tous les fonctionnaires en mesure d'influencer cette entreprise, je crois que nous pouvons lutter avantageusement et arborer le pavillon canadien au cours de certains voyages spécialisés.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Quelle est cette autre compagnie des Maritimes à laquelle vous avez fait allusion?

M. BAIN: J'ignore le nom de la compagnie, mais elle fait construire un gros cargo aux chantiers maritimes de Saint-Jean, qui servira au trafic international.

Les navires que nous faisons construire actuellement, celui qui est terminé et l'autre encore en chantier, auraient pu être construits au Royaume-Uni. Ces navires servant au trafic des Grands lacs, auraient pu être construits dans d'autres pays du Commonwealth, et auraient pu, sous pavillon du Royaume-Uni, faire le cabotage d'un côté et de l'autre de la ligne Anticosti. Ces navires ont été construits au Canada un peu à cause de la politique du gouvernement qui accorde des subsides pour la construction de navires. Ceci nous permet une compétition plus franche avec les navires du Royaume-Uni qui peuvent toujours, en vertu de ce bill, trafiquer entre les ports canadiens.

Ces navires en fait, entrent en franchise. La douane est payée soit pour le voyage ou en bloc; ce qui permet aux navires britanniques d'opérer dans les eaux canadiennes.

En construisant ces deux cargos canadiens pour transport en vrac, nous sommes liés au pavillon canadien par les dispositions de l'entente qui spécifient qu'il nous faudra les immatriculer au Canada durant les cinq premières années. Ils sont en compétition avec les navires du Royaume-Uni qui peuvent être manœuvrés par des équipages du Royaume-Uni, de Hong-kong ou de l'île Cayman, au cours de leurs voyages entre les ports canadiens, comme par exemple, de la tête des Grands lacs à Halifax avec du grain; de Terre-Neuve à Montréal avec du gypse; de Sept-Îles à Sydney avec du minerai de fer; ou de Wabana à Sydney avec du minerai de fer.

A l'avenir, nous compterons sur ce genre de trafic pour que nos opérations commerciales nous apportent les profits nécessaires pour garder ces navires au Canada. Mais, si nous sommes exposés à une concurrence déloyale, c'est-à-dire, des navires du Royaume-Uni effectuant des voyages Canada-à-Canada dans le golfe Saint-Laurent, le résultat sera une perte de profits pour nous et pour le Trésor canadien; et cela illustrera la situation anormale des navires construits au Canada, dont 40 p. 100 du coût, est payé avec l'argent du gouvernement, qui ne peuvent plus opérer avec succès à cause du tracé légal d'une ligne sur une carte.

Si cette situation se présente, je voudrais qu'on note que nous reviendrons demander au Gouvernement et au Parlement, soit de nous délier de l'obligation de battre pavillon canadien sur ces navires pour une période de cinq ans, soit d'accorder au ministre des Transports l'autorité nécessaire pour contrôler cette concurrence au moyen de permis, ou en allégeant les diverses taxes que

nous devons payer afin de nous permettre de lutter efficacement contre ce genre de concurrence. Nous croyons que la marine marchande canadienne tendra à se développer si on lui en donne l'occasion, particulièrement dans ces trafics spécialisés des Grands lacs vers l'extérieur.

Au cours des audiences précédentes, on a soutenu devant le Comité, que les Maritimes et Terre-Neuve devraient toujours pouvoir utiliser des navires du Royaume-Uni pour le transport entre, mettons, Montréal et les Grands lacs et leurs ports, à cause des coûts moindres.

Le transport en vrac des produits devrait être soigneusement distingué du transport général. Les produits en vrac sont transportés des provinces atlantiques à Montréal, aux Grands lacs ou à Sydney. Aujourd'hui, une grande partie de ce transport est fait par des navires canadiens qui retournent à la tête des Lacs après avoir déchargé du grain à Halifax. Quand nos autres gros navires seront en service, ce sera de plus en plus le cas, sauf si les navires du Royaume-Uni nous entraînent dans une lutte de coupe-gorge et une concurrence déloyale. Chaque fois que les navires battant pavillon canadien devront subir les assauts d'une compétition déloyale, nous demanderons au ministre de protéger l'intérêt public canadien en assurant une saine concurrence.

Ce cas pourrait survenir, par exemple, si des navires du Royaume-Uni transportaient à des taux ridiculement bas, du gypse ou du charbon aux Grands lacs, le voyage ayant été payé par les Russes qui avaient nolisé le navire pour un chargement de grain.

Cela pourrait aussi survenir, s'il existait des liens entre la société expéditrice et les propriétaires du navire, et que l'on exigerait pour le transport un taux nominal, ou si l'exercice de ce commerce ne tient aucun compte des exigences économiques.

C'est tout ce que j'ai à dire, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Pour résumer ce que vous avez dit, monsieur Bain, vous approuvez l'article 35, mais vous croyez qu'il devrait aller plus loin, et que plus tard vous pourriez revenir et demander qu'il soit élargi?

M. BAIN: Précisément.

Le PRÉSIDENT: A-t-on des questions à poser à M. Bain?

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Une des choses que vous demandez maintenant, c'est l'inclusion dans ce nouvel amendement du transport entre les ports des provinces atlantiques et les ports intérieurs? En d'autres termes, si un navire britannique transporte actuellement du papier journal de Terre-Neuve à Toronto, il pourra continuer à le faire avec cette loi?

M. BAIN: Oui, il le pourra.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Et vous dites que le jour approche où vous demanderez que même cela soit exclu de notre cabotage?

M. BAIN: Je crois que ce n'est que dans le cas où nous ne pourrions même pas concurrencer ou entrer dans ce commerce. On devrait nous permettre de rencontrer la compagnie et dire: «Voici, nous pouvons faire ce travail plus efficacement et à meilleur marché que ne le peuvent les navires du Royaume-Uni.» Nous pouvons faire de ces choses aujourd'hui. Dans le cas que vous mentionnez, le navire transporterait du papier journal aux Grands lacs à des taux de transport qui ne tiendraient pas compte des conditions économiques. Cela serait un cas...

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Comment cela pourrait-il se faire? Pourquoi voudraient-ils fixer des taux de ce genre?

M. BAIN: Je crois que les prix exigés à la vente ou à l'achat de produits entre les divisions d'une compagnie, et les tarifs du transport des matières

premières à l'intérieur des cadres de la compagnie sont à peu près complètement arbitraires. Les comptables peuvent faire des choses étonnantes afin qu'une division accuse un profit et une autre, une perte.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Ma remarque concerne les compagnies du papier journal qui réalisent tellement d'argent avec la production de leurs usines, qu'elles seraient heureuses que leurs filiales leur demandent plus pour le transport.

M. BAIN: Je ne voudrais pas dire cela, monsieur, surtout si quelqu'un détient des actions de ces compagnies.

Le sénateur LAMBERT: Ce que vous nous dites aujourd'hui, n'est-ce pas la même chose que l'opinion exprimée lors de l'ouverture de la voie maritime par le groupe des navires des Grands lacs?

M. BAIN: Quant à ce que j'ai dit...

Le sénateur LAMBERT: Ceci a trait à l'exclusion des navires britanniques.

M. BAIN: Oui, monsieur. Depuis ce temps il y a eu des changements technologiques qui permettent aux navires canadiens l'accès au trafic en eaux profondes entre les ports canadiens et de concurrencer avec avantage les navires d'outre-mer.

Le sénateur LAMBERT: Y a-t-il d'autres sociétés de navigation des Grands lacs, telles que Paterson et les autres, qui partageraient l'opinion que vous avez exprimée?

M. BAIN: Je regrette, monsieur, je l'ignore. Il y a des compagnies canadiennes de navigation qui ont des navires opérant dans le golfe Saint-Laurent, entre les ports canadiens, et battant pavillon canadien; les bateaux citernes par exemple, et des petits navires servant au transport du bois de pulpe. Je ne puis parler pour ces gens, mais si j'étais à leur place, je m'inquiéteraient du fait que les navires du Royaume-Uni ont libre accès à ce trafic.

Le sénateur LAMBERT: Je crois que ce point soulève un très important problème concernant le trafic international. Vous le considérez, apparemment, du point de vue des règlements sur les Grands lacs mêmes?

M. BAIN: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Bain; il n'y a pas d'autres questions.

Honorables sénateurs, d'après ma liste, les seuls témoins présents que nous n'avons pas encore entendus sont, M. Lowrey, le président de la *Canadian Shipbuilding and Engineering Limited*, de Collingwood, et les trois messieurs représentant l'association du Barreau canadien, M. Merriam, le secrétaire, qui est accompagné de M. Mackay et de M. Hyndman, avocats de Montréal.

Le sénateur REID: Sont-ce là les derniers témoins?

Le PRÉSIDENT: Ce sont les seuls que nous n'avons pas encore entendus, jusqu'à présent. Puis-je demander à M. Lowrey de nous soumettre son point de vue?

Des SÉNATEURS: Oui.

Le PRÉSIDENT: M. Lowrey est le président de la *Canadian Shipbuilding and Engineering Limited*, de Collingwood, Ontario. Voudriez-vous nous dire quel article du bill vous vous proposez de discuter, monsieur Lowrey?

M. R. Lowrey, président, *Canadian Shipbuilding and Engineering Limited*: Monsieur le président, honorables sénateurs, je n'ai pas préparé de mémoire, mais je désire commenter le même article que M. Bain.

Le PRÉSIDENT: L'article 35?

M. LOWREY: Oui. Afin de préciser ma position, je suis le président de la *Canadian Shipbuilding and Engineering Limited*, qui possède trois chantiers sur les Grands lacs, à Port Arthur, à Collingwood et à Kingston. Je suis aussi le président de la *Davie Shipbuilding Limited*, de Lauzon, Québec; ces quatre chantiers constituent la part la plus importante de la construction de navires au Canada et construisent plus de 50% de tous les navires construits au Canada.

Ces chantiers appartiennent entièrement à la *Canada Steamship Lines*, dont je suis le vice-président. Je suis le vice-président de la *Canadian Shipbuilding and Repairing Association*; la *Canada Steamship Lines* est évidemment un membre très important de la *Dominion Marine Association*. Au sujet des remarques de M. Bain, je dirais que ces deux sociétés, c'est-à-dire, la *Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association* et la *Dominion Marine Association*, étaient et, autant que je le sache, sont toujours en faveur de restreindre complètement le cabotage, y compris la côte ouest, la côte est et les Maritimes.

Cependant, quand le gouvernement canadien proposa que la restriction du cabotage ne s'étendrait pas au delà de l'île d'Anticosti, nous avons décidé qu'un demi-pain était mieux que rien du tout, et que les problèmes reliés à une telle limitation étaient beaucoup moins importants que les problèmes reliés à son extension à d'autres régions; surtout à cause du fait que, depuis toujours, c'étaient des navires canadiens qui opéraient à l'intérieur de la limite proposée, tandis que les régions hors de cette limite proposée ont eu une bien plus grande proportion de navires britanniques non immatriculés au Canada. Ainsi, nous partageons l'avis de M. Bain que les règlements actuels ne vont pas assez loin; mais nous ne voudrions pas nuire à l'adoption possible de ces règlements en considérant l'extension à ce moment.

Quant à l'article 35, nous étions d'avis que le texte en était très ambigu, à savoir s'il exprimait bien exactement ce qu'il voulait dire. Avant d'être informés de cette audience du Comité, nous avons étudié cette question, obtenu une opinion juridique à ce sujet, et soumis le tout à monsieur Baldwin, le sous-ministre. Je lui ai indiqué que nous ne voulions pas en modifier le sens, mais que nous étions d'avis que les termes n'étaient pas clairs. M. Baldwin était aussi d'avis que les termes étaient ambigus et a dit qu'il demanderait une opinion juridique à ce sujet. Ce matin, j'ai appris du conseiller juridique du ministère des Transports, qu'on partageait nos doutes; on soumettra probablement au Comité une proposition tendant à modifier ce texte. Ainsi, à part ce point particulier, je n'ai pas d'autres commentaires à faire sur ce sujet.

La seule autre question qui nous inquiète, est le fait que, quoi que disent les dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada, comme vous l'avez dit vous-même plus tôt ce matin, monsieur, il y a une disposition qui réfère à la discrétion du ministre des Transports. Si nous comprenons bien, cette loi, si elle est adoptée, réservera aux navires immatriculés au Canada, le cabotage à l'intérieur de ces limites. En lisant les comptes rendus des séances du Sénat dans les hansards antérieurs, nous avons noté que certains sénateurs ne comprenaient pas très bien qu'est-ce que l'on voulait au juste.

Quand cette loi sera adoptée, ce que nous souhaitons, elle ne limitera en rien le droit de tous navires, britanniques ou autres, de décharger des marchandises à Montréal, puis à Toronto, et se rendre ensuite à la tête des Lacs ou à Chicago pour aussi y décharger des marchandises, ou y prendre une cargaison pour le voyage de retour. Elle limite tout simplement le transport de marchandises d'un endroit du Canada à un autre. Voici le point important: quand on annonça, vers 1962, que le gouvernement avait l'intention de proposer cette loi, plusieurs propriétaires de navires ont sollicité du gouvernement canadien la permission d'importer de très vieux navires au Canada, de les immatriculer et de les utiliser sur les côtes canadiennes. Plusieurs de ces navires avaient plus de 50 ans d'âge.

Le gouvernement canadien a refusé d'immatriculer ces navires; on est alors allé tout simplement les immatriculer aux Bermudes ou à un autre pays britannique, et ces navires opèrent maintenant exactement dans les mêmes conditions que si le gouvernement canadien les avait acceptés.

Nous ne croyons pas que ce soit de nature à favoriser la navigation ou la construction de navires au Canada que d'encourager l'usage de navires vieux de 50 ans, quand des propriétaires canadiens, tels que la compagnie représentée par M. Bain, *Paterson Steamships*, *Scott Misener*, *Canada Steamship Lines* et d'autres, qui ont dépensé des millions de dollars durant ces dernières années pour construire au Canada quelques-uns des meilleurs navires qui soient. Quand cette loi sera adoptée, comme nous le souhaitons, nous craignons que ces navires qu'on a immatriculés en d'autres pays du Commonwealth, reviendront en vertu d'une entente quelconque, en disant par exemple: «Nous transportons actuellement du charbon de Port Colborne à Toronto ou ailleurs sur les Grands lacs, avec ces vieux navires décrépits. Puisque nous le faisons, accordez-nous la permission de continuer.»

Je ne puis parler que pour la *Canadian Shipbuilding Association* et la *Canada Steamship Lines*. Nous croyons que, même si le ministre croit devoir accorder une considération spéciale aux compagnies britanniques qui historiquement ont toujours participé au cabotage canadien, aucune considération ne devrait être accordée aux compagnies qui se moquent délibérément des désirs et de l'intention du gouvernement canadien en achetant des vieux navires et en les immatriculant en d'autres pays britanniques, depuis que le ministre des Transports a déclaré à la Chambre son intention de présenter la loi que nous étudions présentement.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous lu le témoignage du ministre devant le Comité à sa dernière réunion du 5 mai?

M. LOWREY: J'en ai lu une bonne partie, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Parce qu'il a abordé ce sujet des vieux navires immatriculés aux Bermudes.

M. LOWREY: Oui.

Le PRÉSIDENT: A la page 17 (édition anglaise), il dit: ...

... Un des moyens faciles que nous employons, est de défendre l'immatriculation de navires au delà d'un certain âge, parce que nous croyons qu'il est assez douteux qu'ils soient suffisamment sûrs. Nous ne croyons pas souhaitable de les utiliser dans ce genre d'entreprise, et que ce serait saper nos propres lois que de permettre quelques-unes des pratiques qui semblent se développer depuis quelque temps.

Le sénateur BAIRD: Je présume que ces vieux navires ont subi tous les tests de navigation, assurance, et autres?

Le PRÉSIDENT: J'ai posé cette question au ministre à notre dernière réunion. J'ai dit: «Sûrement, monsieur le ministre, vous pourriez empêcher les navires impropres à tenir la mer d'opérer sur les Grands lacs?»

Voici sa réponse, à la page 17.

Oui, les navires incapables de tenir la mer; mais il nous serait difficile sinon illégal, quand ces navires sont immatriculés en d'autres pays, de faire les enquêtes que nous pourrions faire dans le cas de nos navires.

M. LOWREY: J'ai évité d'employer l'expression «incapable de tenir la mer». Je crois qu'en vertu des règlements actuellement en vigueur, on ne peut dire que ces navires sont incapables de tenir la mer.

Le PRÉSIDENT: Dans un sens technique?

M. LOWREY: Oui, monsieur, mais le règlement mentionné par le ministre est, au fait, ce n'est pas un règlement, mais son attitude envers l'importation de navires est telle que pendant plusieurs années, aucun vieux navire n'a été immatriculé au Canada, et nous avons eu peu de plaintes à ce sujet.

Nous ne nous plaignons pas réellement, mais nous craignons que ces gens, qui ont présentement des navires immatriculés en pays britanniques, vont venir demander: «Ne nous ruinez pas en adoptant cette loi.» Nous croyons que les compagnies britanniques, qui opèrent sur la côte canadienne et qui rendirent de bons services pendant 50 ans, méritent quelque considération; mais nous croyons que les gens qui ont immatriculé leurs navires aux Bermudes depuis que le gouvernement a annoncé son intention de restreindre ce commerce, en escomptant un régime de faveur, ne méritent aucune considération. Notre objection est basée sur le fait que le gouvernement agirait d'une façon illogique après avoir accordé des subsides pour la construction de navires, tout spécialement dans le but d'encourager la construction de navires modernes au Canada qui contribueront à l'avenir du Canada dans cette entreprise. Mais on observe une autre perspective des changements en cours sur les Grands lacs quand on considère que certains navires, dont ceux qui peuvent être chargés automatiquement, qui ont plus de 50 ans et qui furent construits aux États-Unis, peuvent maintenant être achetés pour environ \$50,000. C'est ce qui les rend attrayants. Ces navires opèrent en concurrence avec les navires canadiens, construits au Canada; nous avons été sérieusement tentés nous-mêmes d'en faire autant, mais nous avons pensé que nous ne devrions pas faire cela. Nous avons résisté à la tentation. Un peu aussi afin de rester libres; je tenais à pouvoir venir ici aujourd'hui avec des mains propres.

Nous avons entendu beaucoup de choses ce matin concernant les capitaines et les mécaniciens-chefs; il est impossible d'éviter le problème de la concurrence. Il nous faut vivre en faisant face à la concurrence. Je peux dire que je n'ai pas été tenté moi-même, parce que j'ai toujours dit aux compagnies intéressées que je ne croyais pas que ce fût une bonne affaire d'acheter ces vieux navires. Mais vous savez que ce peut être une grande tentation de le faire; nous savons que ce n'est pas bien, et nous croyons que les compagnies qui ont fait cela depuis qu'on a proposé de modifier les règlements ne méritent aucun traitement de faveur. J'ignore si cela concorde bien avec les règlements, mais nous avons fait part de notre opinion à M. Pickersgill par lettre, et il a promis d'en prendre connaissance.

Le PRÉSIDENT: Son témoignage ici, l'autre jour, indiquait qu'il était au courant de la situation.

M. LOWREY: Nous avons cru nécessaire d'en faire part aussi au Comité.

Le sénateur POWER: Devons-nous comprendre que ce que vous voudriez proposer serait une phrase quelconque dans le texte même de la Loi qui défendrait d'utiliser les navires dont vous parlez, plutôt que de laisser cela à la discrétion du ministre?

M. LOWREY: Je crois qu'il est dit dans la loi actuelle que seuls les navires immatriculés au Canada peuvent faire cela. Mais la Loi sur la marine marchande du Canada dit qu'aucun navire ne peut être immatriculé au Canada sans la permission du ministre. Nous avons pensé que les membres du Comité du Sénat pourraient au moins faire une recommandation au ministre afin que lorsque de telles occasions se présenteront, il ne devra leur accorder aucune sympathie.

Le sénateur POWER: Nous pourrions le critiquer après, s'il commet une erreur; mais je doute que nous puissions l'aviser à l'avance.

M. LOWREY: Un des ministres antérieurs des Transports, M. Balcer, avait déclaré en Chambre que c'était son intention, en fait, il l'a déclaré catégoriquement en Chambre que tous les navires qui iront dans un pays britannique pour

y être immatriculés à la suite de sa première déclaration n'obtiendront pas l'autorisation d'être transférés. Cependant, j'ai cru bon de soulever cette question.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser à M. Lowrey? Merci, monsieur Lowrey.

M. LOWREY: Puis-je faire un commentaire sur la puissance nominale et la puissance au frein. Je suis tout à fait d'accord avec ce qui a été dit ce matin. La puissance nominale ne signifie rien qu'un mécanicien puisse vérifier ou atteindre; mais la puissance au frein signifie plusieurs choses. Quand quelqu'un achète un moteur diesel, il nous faut demander à nos mécaniciens d'examiner soigneusement la cotation et les caractéristiques, parce qu'il n'existe aucune méthode internationale pour déterminer la puissance au frein d'un moteur.

Ainsi, à part la difficulté indiquée par M. Cumyn, il faudrait l'élaboration d'un système compréhensif de caractéristiques afin de déterminer ce qui doit être mesuré afin d'obtenir la puissance au frein. Le problème véritable est de trouver un paramètre. On pourrait peut-être, utiliser la hauteur ou le poids du moteur, mais le point important est la puissance du moteur. N'importe quel paramètre est aussi bon que l'autre.

Le PRÉSIDENT: Vous n'avez aucune objection à la méthode employée par le ministère pour calculer la puissance d'un moteur?

M. LOWREY: Je doute que la méthode soit bonne; mais je doute aussi de pouvoir en trouver une meilleure.

Le sénateur REID: Je propose l'ajournement. Je suis ici depuis 3½ heures.

Le PRÉSIDENT: Les seuls autres témoins sont les membres de l'Association du Barreau canadien. Messieurs, combien de temps vous faudra-t-il?

M. Ronald C. Merriam, secrétaire, Association du Barreau canadien: Très peu de temps, au plus cinq minutes.

Le PRÉSIDENT: S'il le faut, nous pourrions évidemment nous réunir à 2 heures.

M. MERRIAM: Nous pourrions terminer en cinq minutes.

Le PRÉSIDENT: Ces messieurs représentant l'Association du Barreau canadien sont, M. Merriam, le secrétaire, M. Kenneth C. Mackay, de Montréal, et M. A. S. Hyndman.

Qui sera votre porte-parole?

M. MERRIAM: M. Hyndman.

Le PRÉSIDENT: Je connais M. Hyndman qui est un avocat très connu, associé à un important bureau d'avocats de Montréal; il est très versé dans les questions maritimes.

M. A. S. Hyndman, de l'Association du Barreau canadien: Monsieur le président, honorables sénateurs, puis-je dire d'abord, que l'Association du Barreau canadien, à tout le moins sa section maritime que je représente, apprécie beaucoup l'invitation du comité du Sénat à venir ici présenter ses vues. Nous avons lutté pendant nombre d'années afin d'avoir l'occasion de discuter de la législation concernant les intérêts de la navigation. Ceci est particulièrement vrai au sujet des questions qui sont ou pourraient être d'un plus grand intérêt, comme celles concernant la limitation ou l'interprétation des statuts. Les articles du bill qui nous concernent de plus près sont ceux ayant trait à la limitation des responsabilités, qui en plus sont des articles issus de la convention de Bruxelles de 1957, dont le Canada était l'un des signataires.

Le PRÉSIDENT: De quel article en particulier voulez-vous discuter?

M. HYNDMAN: Monsieur le président, je veux discuter des articles 31 à 34, qui sont des amendements aux articles 658, 659, 661 et 663 de la Loi de la marine marchande du Canada.

Le PRÉSIDENT: Ceux-ci découlent de la convention internationale de 1957, au sujet de la limitation des responsabilités?

M. HYNDMAN: Oui, et elle faisait suite à des conventions antérieures sur le même sujet. Quelques-unes des dispositions de la convention de Bruxelles furent mises en œuvre par des amendements à la loi en 1961. La section maritime de l'Association du Barreau canadien était alors d'avis qu'on aurait dû faire plus; c'est ce qui arrive maintenant.

Cependant, je voudrais soulever deux points. D'abord, nous appuyons fermement les amendements proposés qui traitent de la limitation de la responsabilité; mais il y a deux points qui peuvent être considérés comme points d'information ou points de discussion. Le premier se rapporte à l'article 659 c).

Le PRÉSIDENT: C'est l'article 32 du bill?

M. HYNDMAN: L'article 32. Dans cet article 32, le mot «agent» est ajouté au paragraphe 1 c). Il dit: «le gérant, l'exploitant ou l'agent». Le but de la loi est d'étendre la protection de la limitation non seulement aux gérants et aux exploitants, mais aussi à l'agent. Notre inquiétude est au sujet de la définition du mot «agent», et des circonstances où ce mot fut ajouté au statut. La convention de Bruxelles, d'après la note sur la page opposée du bill, le Bill S-7, dit que «le but de cet amendement est d'étendre aux agents des navires le privilège de limitation dans les cas où ceux-ci sont placés par la loi sur le même pied que les propriétaires, en ce qui concerne les dommages causés par les navires». Ceci nous apprend ce qu'on entend par ce mot, à quel statut on réfère et comment un agent peut être tenu responsable de la même manière qu'un propriétaire, quand il y a lieu d'appliquer les dispositions concernant la limitation.

Le PRÉSIDENT: Il n'y a aucune définition du mot «agent» dans la loi.

M. HYNDMAN: Non, il n'y en a pas. Les termes de la convention, qui sont peut-être la cause de ceci, sont énoncés à l'alinéa c) et peuvent être trouvés dans les lois sur la marine marchande britannique, vol. 4, Stevens, 11^e édition, 1961, Marsden. Ce sont là des questions que nous pourrions discuter avec le bureau juridique du ministère des Transports.

Le PRÉSIDENT: Vous pourriez en discuter avec M. Macgillivray qui est ici présent; et si cela lui convient, vous pourriez nous suggérer quelque chose.

M. HYNDMAN: Oui. Le second point, au sujet de la convention de Bruxelles, est celui qui élargit le droit de limitation. On le trouvera à l'article 1 c).

Dans la loi du Royaume-Uni qui est connue sous le nom de Loi sur la marine marchande (Responsabilités des propriétaires de navires et autres) 1958, cette disposition de la convention de Bruxelles apparaît à la disposition (2) a) de l'article 2, où encore le privilège de limitation est étendu «en ce qui concerne le renflouement, le déplacement ou la destruction d'un navire coulé, errant ou abandonné, ainsi que tout ce qui se trouve à bord d'un tel navire». A la disposition 2 b), on trouve la même chose quant aux bassins, aux voies navigables et autres. Ce que nous voulons soumettre, c'est que, puisque le Canada est un des signataires de la convention de Bruxelles, et puisque plusieurs des principales dispositions de cette convention et quelques-unes des autres sont maintenant en voie d'être introduites dans la Loi sur la marine marchande du Canada, ces dispositions devraient aussi être étudiées et peut-être ajoutées à la Loi sur la marine marchande du Canada.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il un autre article auquel vous désirez référer?

M. HYNDMAN: Ceci ne serait pas un amendement à un article quelconque. Cela serait un nouvel article que l'on devrait ajouter aux autres.

Le PRÉSIDENT: Cela me semble une autre question technique que vous pourriez discuter avec M. Macgillivray.

M. HYNDMAN: Je l'ai mentionné ici, parce que je considère que la question d'étendre ce privilège est plus une question de principe qu'une question technique. Si cela est nécessaire, une lettre ou un mémoire pourront être soumis après consultation avec M. Macgillivray.

Le PRÉSIDENT: C'est la meilleure manière de traiter de ces deux questions techniques.

M. HYNDMAN: Il y aurait d'autres questions secondaires au sujet de la rédaction; mais nous pouvons en discuter aussi avec lui, puisque ce sont des questions d'interprétation.

Le PRÉSIDENT: En avez-vous discuté avec lui?

M. HYNDMAN: C'est notre intention de le faire.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup.

La séance est alors levée.

(7)



Deuxième session de la vingt-sixième législature

1964

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS DU
COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Auquel a été renvoyé le bill suivant:

Bill S-7, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la marine
marchande du Canada»

Président: L'honorable A. K. HUGESSEN

Fascicule 3

SÉANCE DU JEUDI 28 MAI 1964

TÉMOINS:

M. J. R. Baldwin, sous-ministre des Transports; M. W. S. G. Morrison, surintendant des examens nautiques au ministère des Transports; M. R. R. MacGillivray, avocat-conseil adjoint, ministère des Transports; M. H. Stavens, président de la *United Fishermen and Allied Workers Union*; M. G. F. Bullock, secrétaire de la *Canadian Merchant Service Guild*; M. C. Gordon O'Brien, directeur général du Conseil canadien des pêcheries.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1964

20844-1

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: l'honorable ADRIAN K. HUGESSEN

et les honorables sénateurs

Baird	Macdonald (<i>Brantford</i>)
Beaubien (<i>Provencher</i>)	McCutcheon
Bouffard	McGrand
Bradley	McKeen
Buchanan	McLean
Connolly (<i>Halifax-Nord</i>)	Méthot
Croll	Molson
Dessureault	Monette
Dupuis	Paterson
Farris	Pearson
Gelinas	Phillips
Fournier (<i>Madawaska-Restigouche</i>)	Power
Gershaw	Quart
Gouin	Reid
Haig	Robertson (<i>Shelburne</i>)
Hayden	Roebuck
Hollett	Smith (<i>Kamloops</i>)
Horner	Smith (<i>Queens-Shelburne</i>)
Hugesen	Stambaugh
Isnor	Taylor (<i>Westmorland</i>)
Jodoin	Thorvaldson
Kinley	Veniot
Lambert	Vien
Lang	Welch
Lefrançois	Woodrow—50.

membres d'office

Brooks
Connolly (*Ottawa-Ouest*)

(Quorum 9)

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat en date du mercredi 18 mars 1964.

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Bouffard, appuyé par l'honorable sénateur Beaubien (*Provencher*) tendant à la deuxième lecture du Bill S-7, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada».

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Bouffard propose, appuyé par l'honorable sénateur Guin, que le bill soit déféré au Comité permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,
J. F. MacNEILL.

PROCÈS-VERBAUX

JEUDI 28 mai 1964.

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures du matin.

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen (*président*), Baird, Beaubien (*Provencher*), Bradley, Connolly (*Halifax-Nord*), Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Hayden, Hollett, Kinley, McLean, Molson, Power, Reid, Smith (*Kamloops*), Smith (*Queens-Shelburne*), Stambaugh, Taylor (*Westmorland*), Veniot et Woodrow—19.

Aussi présent: M. E. Russell Hopkins, légiste et conseiller parlementaire.

Le Comité reprend l'étude du Bill S-7, «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada».

On entend les témoins suivants:

H. Stavenes, président de la *United Fishermen and Allied Workers Union*;

R. R. MacGillivray, avocat-conseil adjoint au ministère des Transports;

W. S. G. Morrison, surintendant des examens nautiques au ministère des Transports;

G. F. Bullock, secrétaire de la *Canadian Merchant Service Guild*;

C. Gordon O'Brien, directeur général du Conseil canadien des pêcheries;

J. R. Baldwin, sous-ministre des Transports.

A midi le Comité s'ajourne au mardi 4 juin 1964 à 10 heures du matin.

Le secrétaire du Comité,

F. A. Jackson.

SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, jeudi 28 mai 1964.

Le Comité permanent des transports et des communications, à qui a été déferé le Bill S-7 modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, se réunit aujourd'hui à 10 heures du matin.

Le sénateur A. K. Hugessen préside.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre; la séance est ouverte. Nous reprenons notre étude du Bill S-7.

Nous comptons parmi nous aujourd'hui les mêmes témoins du ministère des transports que la dernière fois, à commencer par le sous-ministre M. J. R. Baldwin, et les mêmes conseillers sont présents. Je ne me propose pas de vous lire leurs noms. Malheureusement M. Cumyn n'est pas ici; je vous ai dit la semaine dernière qu'il devrait se rendre en Europe. Mais à part cela, la liste reste la même.

Une association qui désirait nous faire des représentations n'a pu comparaître la semaine dernière, il s'agit de la *United Fishermen and Allied Workers' Union*, de Vancouver. On a envoyé à cette association avis de la présente réunion, et elle est aujourd'hui représentée dans la personne du président M. Stavenes. Un mémoire qu'elle se propose de présenter vient de vous être distribué. C'est le seul nouveau témoin.

Nous comptons de nouveau parmi nous M. Bullock, secrétaire de la Canadian Merchant Service Guild de Vancouver, accompagné du capitaine Barry. Nous comptons également M. O'Brien du Conseil canadien des pêcheries, qui désire faire une déclaration plus tard.

Je propose que nous entendions maintenant le mémoire de la *United Fishermen and Allied Workers' Union*.

Des voix: D'accord.

M. H Stavenes, président de la United Fishermen and Allied Workers' Union: Monsieur le président, honorables sénateurs, en ma qualité de président de la *United Fishermen and Allied Workers' Union*, je me présente pour faire valoir les points de vue de nos membres sur la question des certificats des capitaines et des lieutenants des bâtiments de pêche dont la jauge brute est de plus de 25 tonneaux, ainsi que sur d'autres modifications de la Loi qui touchent les pêcheurs.

Afin de clarifier et de replacer certains faits dans leur ordre chronologique, j'aimerais me reporter à la fin du mois de mars dernier, au moment où nous avons reçu un exemplaire du Bill S-7, qui nous a été envoyé par un des députés de la Colombie-Britannique.

Après avoir reçu le Bill, j'ai écrit au ministre des Transports d'alors, l'honorable George McIlraith, le 7 avril 1964, pour lui demander de retarder l'adoption du Bill jusqu'à ce que notre association ait eu la possibilité d'étudier le Bill et de faire des représentations auprès du Comité des transports et des communications du Sénat.

Dans notre lettre au ministre des Transports, nous avons fait mention de certains articles du Bill S-7, et des conséquences que ces modifications seraient susceptibles d'entraîner pour nos membres.

Après avoir fait une étude approfondie du Bill, et avoir eu la chance de lire les comptes rendus du Comité permanent des transports et des communications, nous sommes maintenant prêts à donner notre avis sur les modifications proposées touchant les pêcheurs.

Notre association compte un certain nombre de membres qui sont patrons de bâtiments de pêche, et un grand nombre qui sont virtuellement patrons de pêche. Jusqu'à ce jour ces hommes ont pu occuper leur poste sans être obligés de posséder un certificat de compétence quelconque.

De plus, nous avons aussi un certain nombre de membres qui sont engagés sur des bâtiments employés surtout pour l'empaquetage du poisson entre les zones de pêche et les usines de mise en conserve situées sur la côté, ou encore en cours de route entre deux usines. Il fut un temps où les capitaines de ces derniers bâtiments devaient posséder un certain genre de certificat de compétence. Au cours des dernières années cependant on a abandonné cette exigence au sujet des bâtiments d'empaquetage ayant une jauge brute de moins de 150 tonneaux.

Après ces quelques remarques d'introduction, je vais maintenant parler spécifiquement des modifications de la Loi.

Article 2 du Bill modifiant l'article 107, alinéa h): Nous nous opposons fortement à ce qu'on augmente l'amende de \$100.00 à \$500.00 et à ce qu'on ajoute une peine d'emprisonnement de jusqu'à six mois pour ce qui pourrait être une légère infraction aux règlements établis en vertu de l'article 107 par simple conformisme.

Article 3 du Bill: le but de cette modification est de prévoir que l'exemption accordée aux bâtiments de pêche les dispensant d'avoir à leur bord des capitaines et des lieutenants brevetés ne s'appliquera qu'aux bâtiments d'une jauge brute de vingt-cinq tonneaux ou moins.

Nous n'avons pas d'objection de principe à cette modification; nous nous rendons compte que les bâtiments de pêche sont maintenant plus gros et mieux outillés de machines et d'appareils électroniques, tant pour la recherche du poisson que pour la navigation, et qu'il faut une compétence particulière pour les diriger.

Cependant, en ce qui concerne ceux qui sont actuellement capitaines de bateaux de pêche, et qui pourront le devenir avant l'adoption de la modification proposée, nous insistons pour qu'on leur assure une protection adéquate, soit directement dans la Loi, soit par des règlements qui pourront être promulgués par suite de la modification.

Article 5 du Bill, 116 A, 1: Le but de cette modification est de permettre au gouverneur en conseil d'établir des règlements concernant les types de certificats que doivent détenir les capitaines et les lieutenants de vaisseaux de pêche et les qualités exigées de ceux qui sollicitent de tels certificats et les examens qu'ils doivent subir à cet égard.

Nous nous opposons fortement à ce que des tels règlements soient établis par des ordres en conseil, parce qu'ils touchent le gagne-pain d'un grand nombre de pêcheurs, aussi sommes-nous heureux de voir qu'une autre modification à 116B a été proposée pour donner la protection désirée à l'ancienne génération de pêcheurs.

Paragraphe 2 de l'article 116A: Ce paragraphe prévoit la délivrance de certificats à des personnes qui ne sont pas sujets britanniques, tandis que le paragraphe 2 de l'article 116B traite de la période pendant laquelle ces certificats seront valides.

Dans les deux articles 116A et 116B le terme bâtiment de pêche signifie non seulement les bâtiments employés pour prendre du poisson, mais aussi les bâtiments employés uniquement pour le transport du poisson entre les bâtiments qui font véritablement de la pêche et les usines de la côte, ou entre ces usines, et il nous semble que l'on prévoit le même genre et la même classe de certificats pour les deux sortes de bâtiments, et si tel est le cas nous nous y opposons pour deux raisons:

1. En vertu de la Loi des pêcheries une personne doit posséder un permis de pêche, soit comme capitaine soit comme assistant, pour pouvoir prendre du poisson à des fins commerciales, et ces permis ne sont émis qu'aux sujets naturalisés britanniques ou aux citoyens canadiens; et

2. Des sociétés de pêche étrangères, qui possèdent des intérêts dans des sociétés de pêche canadiennes, pourraient amener leurs propres citoyens pour remplir les postes de capitaines et de lieutenants, sur des bâtiments de pêcheurs canadiens.

Nous ne nous opposons pas à ce qu'on donne des certificats à des personnes qui ne sont pas citoyens canadiens, pour travailler sur des bâtiments employés au transport du poisson des bâtiments de pêche aux usines de la côte, ou entre ces usines, du moment qu'ils possèdent la compétence nécessaire. Nous recommandons cependant fortement que l'on n'accorde ces certificats à des immigrants de fraîche date que lorsqu'il y a pénurie de citoyens canadiens compétents.

Nous nous opposons très fortement au paragraphe (2) de l'article 116A parce qu'il remet au gouverneur en conseil le pouvoir d'accorder des certificats à des personnes qui ne sont ni des immigrants ni des citoyens canadiens, ni même des sujets britanniques. On a toute liberté d'abuser de ces règlements pour laisser des citoyens canadiens, des sujets britanniques et des immigrants se faire déloger par d'autres personnes qui ont l'intention de demeurer ressortissants de nations étrangères.

Nous appuyons une modification de l'article 116B qui éliminerait ce conflit évident avec la loi des pêcheries, loi qui exige qu'une personne soit sujet naturalisé britannique ou citoyen canadien pour obtenir un permis de pêche commerciale. Nous devons établir fermement que nous appuyons le maintien de cette règle de la loi des pêcheries, et qu'il faut modifier le Bill S-7 pour éliminer la contradiction évidente qui se produirait si l'article 116B n'était pas modifié comme nous le suggérons.

En plus des commentaires qui précèdent au sujet du Bill S-7 concernant les pêcheurs, nous avons eu l'occasion de lire le Mémoire soumis par l'association nationale des constructeurs navals du Canada, au Comité sénatorial des transports et des communications.

Nous saisissons l'occasion d'exprimer notre accord avec les idées exprimées et les recommandations faites au sujet de l'article 4 du Bill, article 115, par les constructeurs navals.

Le PRÉSIDENT: Merci, M. Stavenes. Après avoir entendu le mémoire de M. Stavenes, y aurait-il quelque question que messieurs les sénateurs désiraient poser au sujet des diverses parties du mémoire? Peut-être serait-il plus facile de les voir article par article, dans l'ordre où il en a traité.

Je voudrais commencer par sa remarque au sujet de l'article 2 du Bill concernant l'augmentation de l'amende maximum de \$100 à \$500, et qui prévoit une peine d'emprisonnement. Je voudrais souligner que cela ne fait qu'augmenter le maximum, et que cela ne signifie pas que l'amende sera de \$500. Cela serait laissé à la discrétion de la Cour, en rapport avec la gravité de l'infraction.

M. STAVENES: Eh bien, voici comment nous l'envisageons: autrefois l'amende maximum prévue à cet article était de \$100, et il n'y avait pas de peine d'emprisonnement. Nous pensons que selon cet article en particulier

l'amende et la peine d'emprisonnement s'appliqueront à des infractions contre certains règlements relativement aux permis des bâtiments et ce que nous considérons être de légères entorses à ces règlements. Nous ne croyons pas qu'il soit nécessaire, par simple souci de conformisme à l'intérieur de la loi (c'est-à-dire, je crois que d'autres articles comportent d'autres maximums de peut-être \$500 ou \$1000, ou quoi que ce soit) d'élever l'amende à cette somme de \$500 ou la peine d'emprisonnement.

Le PRÉSIDENT: Vous croyez simplement qu'on a fait cela pour rendre cet article semblable aux autres articles de la loi.

M. STAVENES: J'ai lu la partie de la modification où on déclare que la raison en est de rendre l'article conforme aux autres articles de la loi.

Le PRÉSIDENT: Oui, c'est ce qu'on dit dans la note vis-à-vis l'article.

M. STAVENES: Oui.

Le sénateur REID: Pourrait-on nous expliquer la raison pour laquelle cette somme a été augmentée de \$100 à \$500?

Le PRÉSIDENT: Peut-être que quelqu'un du ministère pourrait nous le dire.

Le sénateur REID: On devrait nous le dire.

Le PRÉSIDENT: M. MacGillivray, conseiller du ministère, peut nous parler de cela.

M. R. R. MacGillivray, avocat-conseil adjoint au ministère des Transports: Oui, c'est une politique normale que nous avons adoptée depuis quelques années, depuis la revision du code criminel. Lorsqu'il y a une infraction punissable sur déclaration sommaire de culpabilité dans l'une de nos lois, si l'amende n'est pas en conformité des clauses de déclaration sommaire de culpabilité du code criminel, nous la rendons semblable en incluant une clause d'amende maximum de \$500 et d'emprisonnement de six mois.

Le sénateur REID: Quelles difficultés a-t-on éprouvées lorsque l'amende n'était que de \$100.?

M. MACGILLIVRAY: Je ne crois pas que nous ayons jamais eu de grave difficulté avec cela, monsieur. L'amende a été établie il y a plusieurs années, certainement pas plus tard que 1934. La valeur de l'argent a changé depuis l'époque, évidemment, et c'est là un point sur lequel nous n'avons pas eu de difficulté comme nous en avons eu pour l'une des autres clauses, où nous augmentons considérablement l'amende; mais notre intention est seulement de faire l'uniformité pour les questions des procédures de déclaration sommaire de culpabilité de notre loi.

Le sénateur BRADLEY: La lourdeur de l'amende devrait sûrement dépendre de la gravité de l'infraction plutôt que d'une question de conformisme?

M. MACGILLIVRAY: Je crois qu'il pourrait y avoir certaines infractions relativement aux permis des petits bâtiments (des personnes qui refusent de prendre un permis pour une embarcation de plaisance, ou qui refusent de marquer leur embarcation de plaisance) infractions qui pourraient être assez graves. Par exemple, nous voulons que les embarcations de plaisance soient marquées de façon qu'on puisse les identifier s'ils font une manœuvre dangereuse. Si une personne omet de marquer son bâtiment, et qu'il lui arrive un accident après lequel il prend la fuite, je crois que si on vient à le découvrir la cour voudrait lui imposer une amende de plus de \$100.

Le sénateur REID: Avez-vous eu plusieurs cas du genre?

M. MACGILLIVRAY: Nous en avons eu un ou deux où les gens s'objectaient à marquer leur bâtiment. Je crois que cela toucherait fort peu l'industrie de la pêche, parce que je crois que la plupart de leurs bâtiments seraient enregistrés plutôt que d'avoir un permis. Ceci s'applique uniquement aux bâtiments qui n'ont pas besoin d'être enregistrés.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Est-ce que tous les bâtiments de l'industrie de la pêche ne seraient pas enregistrés, peu importe leur jauge, parce qu'ils donnent alors droit aux prestations de maladie des marins?

M. MACGILLIVRAY: Oui.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): De sorte que cet article ne s'occupe vraiment que des embarcations de plaisance?

M. MACGILLIVRAY: Oui, c'est contre ces embarcations qu'il est dirigé. Il y aura très rarement une embarcation autre qu'une embarcation de plaisance, qui possède un permis.

Le sénateur BRADLEY: Un homme qui a omis d'exécuter la loi en ce qui concerne les embarcations de plaisance, est fondamentalement dans la même situation que n'importe qui d'autre. S'il refuse de s'y conformer, c'est autre chose.

Le PRÉSIDENT: En réalité cet article n'a rien à voir avec les bâtiments de pêche.

M. STAVENES: Je crois que si. Je pense que la plupart des bâtiments de pêche de la Colombie-Britannique ont des dimensions moindres que celles pour lesquelles on exige l'enregistrement. Je ne connais pas exactement les exigences, mais je dirais que la plupart des bâtiments de pêche de la Colombie-Britannique détiennent actuellement des permis et ne sont pas enregistrés.

Le sénateur KINLEY: Qui possède ces bateaux?

M. STAVENES: Les pêcheurs, la plupart du temps.

Le sénateur KINLEY: Chacun possède le sien?

M. STAVENES: Oui.

Le sénateur KINLEY: Est-on responsable du bâtiment?

M. STAVENES: Oui.

Le sénateur KINLEY: C'est une charge assez lourde alors.

M. STAVENES: Autre chose, à mon avis je ne crois pas qu'un pêcheur, si par inadvertance il contrevenait aux règlements, devrait être classé criminel pour une telle infraction.

Le sénateur BRADLEY: C'est mon argument. S'il refuse, simplement, de s'enregistrer c'est une autre affaire, mais une simple négligence à le faire, à cause peut-être de circonstances fortuites, je ne crois pas qu'il devrait être passible d'une amende de \$500.

Le PRÉSIDENT: Évidemment, ce serait toujours laissé à la discrétion du juge, qui a entendu la cause, de déterminer la gravité de l'infraction.

Le sénateur BRADLEY: J'ai vu la cour aller trop loin dans bien des cas.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Depuis combien de temps le maximum était-il fixé à \$100? Est-ce que cela ne remonte pas à une époque lointaine que je ne veux pas connaître exactement, mais c'est une somme qui date d'assez longtemps, n'est-ce pas?

M. MACGILLIVRAY: Elle a été établie en 1915. C'est la somme donnée dans les règlements actuels au sujet des bâtiments, mais je me demande si cela ne remonte pas plus loin que cela.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Par comparaison, \$500 ne fait guère de différence avec la somme qu'on avait d'abord établie. Il me semble, monsieur le président, que nous ne devrions pas trop critiquer, parce qu'il y a de plus en plus un problème dans notre pays au sujet des embarcations de plaisance. Je me demande si on ne devrait pas les traiter de la même façon qu'on traite les automobilistes. Nous traitons sévèrement les automobilistes qui conduisent dangereusement ou sans permis. Nous devrions sûrement mettre un peu dans la même situation ceux qui conduisent ces embarcations. Il faut, évidemment, s'en remettre au jugement de bons juges.

Le sénateur BRADLEY: Il faut aussi s'en remettre au jugement de mauvais juges.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Il faut nous en remettre aux juges en ce qui concerne les conducteurs de voitures automobiles. Mais nous nous trouvons maintenant dans une situation où certaines gens s'en tirent avec une amende de \$10. Je pense que nous devrions étudier soigneusement la chose avant d'introduire ce maximum. Nous devons nous rappeler que \$100 avant 1915 était une somme d'argent importante, probablement égale à ce que nous faisons aujourd'hui.

Le sénateur BRADLEY: Nous devrions être prudents en considérant ces choses, et nous rendre compte qu'il devrait y avoir un élément de *mens rea*. Un simple manquement à exécuter un règlement de devrait pas de soi rendre un simple pêcheur passible d'une amende de \$500.

Le PRÉSIDENT: Sénateur McLean.

Le sénateur McLEAN: Est-ce que le ministère des Pêcheries s'est renseigné sur ce bill avant qu'il ne soit présenté? A-t-il pris des renseignements sur la façon dont il s'appliquerait?

M. MACGILLIVRAY: Vous pensez à la situation qu'il crée en termes de violation de cette loi. Je ne suis pas sûr de comprendre la question.

Le PRÉSIDENT: Je pense que le sénateur McLean demande si le ministère a fait enquête auprès des pêcheurs avant de présenter ce bill.

M. MACGILLIVRAY: Je crois que le ministère des Transports l'a fait.

Le sénateur KINLEY: Y a-t-il eu des infractions de la part de bâtiments plus importants?

M. BALDWIN: Pas de la part de bâtiments enregistrés, du moins que je sache. C'est d'abord un article destiné à nous donner le pouvoir d'attaquer le problème croissant des embarcations de plaisance.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres remarques sur cette partie du mémoire de M. Stavenes? Sinon, je crois que nous pourrions passer à ses remarques sur l'article 3 du Bill, soit l'article traitant des permis d'exploiter des bâtiments de pêche d'une jauge de plus de 25 tonneaux. Avez-vous quelque objection à cet article? Vous voulez que les gens qui exploitent présentement ces petits bâtiments soient protégés. Je pense que nous y avons vu à la modification proposée de l'article 116 (c).

M. STAVENES: Vous y avez vu du moins partiellement à l'article 116 (b). Mais ce à quoi nous nous objections se trouve à la fois dans les paragraphes (a) et (b) de l'article 116. C'est la clause selon laquelle les personnes qui ne sont pas citoyens canadiens ni sujets britanniques peuvent obtenir un certificat de compétence pour devenir capitaines de bâtiments de pêche.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Nous entendons mal le témoin.

M. STAVENES: Permettez-moi de redire que ce qui nous inquiète, c'est que la clause de cet article qui stipule que des gens qui ne sont ni citoyens canadiens ni sujets britanniques reçoivent des certificats de compétence, semble avoir amalgamé tout ensemble tous les bâtiments de pêche et les bâtiments s'occupant de l'industrie de la pêche. Comme je l'ai souligné dans mon mémoire nous avons des bâtiments de pêche qui ne font rien d'autre que la pêche, et il leur faut un permis pour les exploiter. Mais d'autre part nous avons des bâtiments qui transportent le poisson des camps où les pêcheurs livrent leur prise et des bâtiments de pêche aux usines de mise en conserve. Nous les appelons bâtiments d'emballage. Comme on les met tous ensemble nous pensons qu'il y a une contradiction dans la modification. Pour remplir le poste de capitaine de bateau d'emballage la loi n'exige pas cela. Nous pensons qu'on devrait changer quelque chose, et que peut-être il devrait y avoir quel-

que modification à cet article pour spécifier qu'il devrait y avoir deux types de certificats, ou du moins que les certificats donnent les exigences aux fins de la pêche et aux fins de l'emballage.

M. BALDWIN: Ces articles ont été l'objet de consultations assez longues auprès des représentants de l'industrie de la pêche par tout le Canada, et autant que je me souvienne ce point en particulier a été soulevé par suite des propositions reçues de quelques-uns des groupes consultés; j'aimerais demander à M. Morrison de donner de plus amples détails là-dessus.

Le PRÉSIDENT: M. Morrison est surintendant des examens nautiques au ministère des Transports.

M. MORRISON: En ce qui concerne l'article 116 (a) proposé, qui comprend la clause que les certificats peuvent être accordés à des personnes qui ne sont pas sujets britanniques, cette clause a été incluse par suite d'une demande faite par l'Association des Pêcheurs du Québec (*Quebec Fisheries Association*) et la *Lake Erie Fisheries Association*. De la façon dont je le vois, la raison de cette demande était qu'ils croyaient qu'un certain nombre d'immigrants européens venaient dans notre pays à bord de leur propre bateau. Ils pouvaient inscrire leur propre bâtiment de pêche, et si on ne stipulait pas l'émission de certificats à ces personnes ils ne pourraient pas pêcher avec leur propre bâtiment uniquement parce qu'on ne pourrait pas leur accorder de certificat de compétence ou de certificat de service, selon le cas.

Le sénateur REID: Vous voulez dire que ces gens arrivent au pays avec un bateau. Cela touche-t-il des personnes venant de tous les pays d'Europe, à bord de leur propre bateau, et obtenant tout de suite un permis d'utiliser leur bateau? Il doit sûrement y avoir quelque période d'attente après leur arrivée au pays. Ils ne peuvent pas arriver d'Europe demain matin et commencer à pêcher.

M. MORRISON: Du moment qu'ils auront inscrit leur bâtiment comme bâtiment canadien ils pourront obtenir un permis de pêche.

Le sénateur REID: C'est curieux. Ils ne sont pas citoyens canadiens, et ils obtiennent un permis de pêche.

M. MORRISON: A ce moment-là, monsieur, ils auraient leur résidence au Canada.

Le sénateur REID: Ils ne pourraient pas avoir leur citoyenneté avant d'avoir demeuré ici un certain nombre d'années.

M. MORRISON: Pas avant cinq ans, je crois. Si on n'incluait pas cette clause, le bateau devrait demeurer inemployé et ils ne pourraient pas faire la pêche.

Le sénateur REID: Je ne comprends pas. Je crois qu'on a tort, et grand tort encore.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): M. Morrison, l'intention du ministère, était-ce de rendre cela possible de façon que dans des circonstances hors de l'ordinaire, lorsqu'il y allait de l'intérêt public ou de l'intérêt du pays, de ne pas faire attendre un homme jusqu'à ce qu'il ait une résidence établie et la citoyenneté, vous puissiez lui donner la possibilité de travailler? Prenez le cas d'un homme qui viendrait au Canada, venant de Hongrie, et qui serait un excellent plombier. On ne devrait pas l'empêcher d'exercer son métier. Il me semble que vous ou quelqu'un du ministère devriez avoir le pouvoir d'accorder le permis, dans des circonstances où vous êtes sûrs que c'est d'intérêt public. Cela ne signifie pas que toute personne qui arriverait au pays obtiendrait automatiquement un certificat de compétence et pourrait aller pêcher.

M. MORRISON: Nous avons l'intention d'en user comme d'un pouvoir à discrétion.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Chacun des cas serait étudié à fond. Il me semble qu'il devrait y avoir une clause de ce genre. Je connais mieux

la côte atlantique que la côte ouest. Il y a eu des changements dans les méthodes de pêche de la côte atlantique et il y en aura à venir. Quelqu'un pourrait venir de Norvège montrer une nouvelle technique de pêche, peut-être au sujet des harengs ou d'autres poissons, je suis sûr que vous ne voudriez pas l'empêcher d'être capitaine du bateau-école. Je pense que vous devriez avoir le pouvoir de faire cela, du moment que la personne est compétente.

Je comprends aussi le point de vue du sénateur Reid, qu'on pourrait en abuser et accorder des privilèges à des étrangers, en enlevant à nos ressortissants un moyen de gagne-pain. Nous devons faire face à cette situation dans toutes les formes d'immigration.

Le sénateur REID: Si cela leur donne les mêmes droits qu'à nos gens d'aller pêcher, les régions de pêches pourront être envahies par des pêcheurs des autres pays.

Le sénateur BRADLEY: Ne doivent-ils pas inscrire le bateau comme bâtiment canadien? Il devrait être inscrit ainsi, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: L'article 116A paragraphe 2 n'est qu'une permission; il est clair que ce n'est pas obligatoire. Le ministère a compétence pour décider dans n'importe quel cas donné si une personne qui n'est pas citoyen canadien devrait obtenir un certificat de compétence. Il est inconcevable que le ministère aille jusqu'à permettre que l'industrie de la pêche soit envahie par des non-résidents à qui on aurait donné des certificats de compétence.

Le sénateur REID: Il en a le droit.

Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas un droit. C'est une permission. C'est laissé au bon vouloir du ministère.

Le sénateur KINLEY: C'est le ministre qui décide.

Le PRÉSIDENT: Oui.

Le sénateur BRADLEY: Le mot important, c'est «peut» au lieu de «doit».

Le sénateur MOLSON: Cela a-t-il été amené par le fait que des exilés politiques se dirigent de notre côté pour fuir le rideau de fer? Je connais au moins un ou deux petits bâtiments qui sont parvenus ici après des odyssees assez extraordinaires.

M. MORRISON: C'est probablement ce genre de choses auxquelles ces associations pensaient. Il y a eu plusieurs cas du genre, et aussi plusieurs cas sur la côte est où des pêcheurs norvégiens et danois ont été amenés pour montrer de nouvelles techniques de pêche.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): N'est-ce pas un fait que sur la côte ouest là où un homme va à la pêche à bord de son bateau, cela dépend aussi de son habileté à obtenir un permis du ministère des pêcheries pour pénétrer dans les pêcheries, et vous n'avez aucun rapport avec cela. C'est seulement si cet homme obtient un permis de pêche que vous décidez s'il doit se qualifier comme capitaine d'un de ces petits bâtiments.

Le sénateur REID: Il doit être citoyen canadien. Mon argument, c'est que si vous le donnez à quelques-uns, il en viendra d'autres. Que dites-vous des Américains qui pêchent dans les eaux de la Colombie-Britannique?

Le sénateur KINLEY: Monsieur le président, quelle est la jauge des bateaux qui intéressent ces gens?

M. STAVENES: Ce n'est pas aux bâtiments que nous nous intéressons c'est aux personnes.

Le sénateur KINLEY: Quelle jauge ont les bâtiments que vous voulez?

M. STAVENES: Jusqu'à 150 tonnes.

Le sénateur KINLEY: En ce qui concerne les plus petits bâtiments, qu'en est-il?

M. STAVENES: Ce sont des bateaux de pêche qui n'ont pas besoin de certificat, ce qui serait moins de 25 tonnes. Ce à quoi je m'oppose c'est à la venue d'étrangers qui sont peut-être capitaines dans d'autres pays.

Ils viennent ici avec un certificat de capitaine, et on leur donne la possibilité de s'emparer des pêcheries canadiennes. Ce serait en conflit avec l'article de la Loi des pêcheries, qui exige qu'une personne possède un permis de pêche.

Le sénateur KINLEY: Ils ne devraient pas obtenir un permis?

M. STAVENES: Ils ne seraient pas obligés.

Le sénateur KINLEY: Cela permettrait aux capitaines de s'occuper. Il n'est pas nécessaire qu'il soit canadien. Il y a des marins qui viennent sans cesse. Ce n'est pas une solution en ce qui me concerne.

Le sénateur BRADLEY: Ces hommes qui viennent sont présumément des pêcheurs compétents. On ne leur permet pas de travailler parce que ce sont des immigrants. Et les plombiers ou les charpentiers?

Le sénateur REID: Un plombier n'utilise pas les ressources naturelles. Nos ressources naturelles sont le poisson.

Le sénateur BRADLEY: Il n'utilise peut-être pas les ressources naturelles à l'état brut, mais il les utilise partiellement manufacturés.

Le sénateur REID: J'espère qu'ils ne vous envahiront pas à Terre-Neuve.

Le sénateur BRADLEY: Nous n'avons pas de problème de ce genre.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Il me semble que nous nous éloignons du sujet: la plupart d'entre nous parlons de permission de pêcher dans les eaux canadiennes, alors que c'est une question qu'il appartient au ministère des pêcheries de décider, particulièrement en ce qui concerne la côte ouest. Si un homme obtient un permis de pêche du ministère des pêcheries vous devez vérifier si cette homme devrait obtenir les permis ou le certificat d'embarquer cette pêche.

Le sénateur REID: Soyons clairs maintenant. Il ne reçoit pas de permis de pêche à moins d'être citoyen canadien?

Le sénateur KINLEY: Avez-vous un problème oriental dans l'ouest?

M. STAVENES: Il y a eu, il y a trois ans, quelques mises en exploitations faites en commun par des sociétés de pêche japonaises et des sociétés de la Colombie-Britannique. On a amené un certain nombre de citoyens japonais pour commander ces bâtiments. On leur a donné une permission spéciale de les diriger, le ministère des Transports ou celui des pêcheries, je ne me souviens pas bien. Ils sont là seulement grâce à un permis. Nous ne voulons pas de quoi que ce soit qui rende cela permanent, parce que dès que ces gens ont fini la saison de la pêche à la baleine, en cinq ou six mois, il retournent au Japon pour le reste de l'année. Ils ne deviennent pas résidents du Canada.

Évidemment, d'autre part nous ne nous opposons pas à ce qu'on donne des certificats aux immigrants, pourvu que le certificat qu'ils reçoivent ne leur permette pas d'aller à la pêche. En d'autres mots, nous le donnons aux empaqueteurs de poisson, uniquement pour emballer du poisson. Nous ne nous opposons pas à ce genre de certificat. Il pourrait y avoir une différenciation dans le genre de certificat émis, déclarant que c'est destiné à l'emballage du poisson.

M. MORRISON: De la façon dont je le vois, il existe dans l'émission des permis de pêche une différence entre la côte est et la côte ouest. Je crois que sur la côte ouest chaque pêcheur doit posséder ce permis, tandis que sur la côte est le bâtiment lui-même a un permis et pas les hommes.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Les hommes ont un permis pour la pêche au homard; c'est très important.

Le sénateur REID: Je ne comprend pas l'argument de la différence entre la côte est et la côte ouest.

M. MORRISON: Supposons qu'on émet un certificat de compétence comme capitaine à un immigrant. Le certificat de compétence, grâce à une demande du ministère des pêcheries, porterait en surimpression l'avis que ce certificat de compétence n'est pas un permis de pêche.

Le sénateur REID: Un permis de pêche est encore quelque chose.

M. MORRISON: Oui, le permis de pêche est une chose tout à fait à part. Par conséquent, si cet homme désire pêcher sur la côte ouest il doit obtenir un permis de pêche du ministère des pêcheries, et comme il est immigrant ils ne le lui accorderaient pas sur la côte ouest.

Le sénateur REID: Il faudrait qu'il soit sujet canadien pour obtenir un permis de pêche?

M. MORRISON: Oui, sur la côte ouest; mais la situation est quelque peu différente sur la côte est.

Le sénateur REID: Pas étonnant qu'on ait des ennuis sur la côte atlantique. Il ne peut pas l'obtenir s'il n'est pas citoyen canadien. Quel mal y a-t-il à cela?

Le sénateur BAIRD: Oui, quel mal y a-t-il à cela?

Le sénateur MOLSON: Il me semble qu'il y a beaucoup de confusion dans les politiques de notre pays. Nous essayons de trouver des immigrants compétents dans toutes les disciplines, et nous les faisons venir. S'ils sont médecins on ne leur permet pas de pratiquer; s'ils sont avocats, on ne leur permet pas de pratiquer; et s'ils sont pêcheurs ils ne peuvent pas pêcher. Si tel est le cas, qu'est-ce qu'ils vont faire?

Le sénateur REID: Sur la côte du Pacifique il n'y a qu'une certaine quantité de poisson, et nous pensons qu'il y a déjà trop de pêcheurs. Si vous y allez et qu'on vous permet de pêcher, bientôt il ne restera plus rien.

Le sénateur HOLLETT: Nous les envoyons de Terre-Neuve depuis plusieurs années.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Pourrions-nous découvrir combien de permis...

Le PRÉSIDENT: Un moment. Le sténographe ne peut pas prendre en note cette discussion si plusieurs sénateurs parlent en même temps.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Monsieur le président, j'aimerais répéter ma question. Pourrions-nous découvrir combien de permis ont été remis à des immigrants sur la côte est et sur la côte ouest?

M. MORRISON: Cette question concerne la Loi des pêcheries et nous n'avons pas vraiment compétence pour répondre à cela. Tout ce dont nous nous occupons ici ce sont les certificats de compétence pour diriger un bâtiment et cela n'a rien à voir avec leur droit de pêcher.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Est-ce que nous nous occupons d'une puce sur le dos d'un éléphant, ou s'agit-il d'une question sérieuse?

Le sénateur KINLEY: Il dit que nous nous occupons des dimensions du bâtiment, et que des bateaux jaugeant plus de 25 tonneaux devrait avoir un capitaine licencié. Je crois que c'est de cela que nous nous occupons.

M. STAVENES: Je m'inquiète spécifiquement du paragraphe de l'article 116A qui se lit:

Nonobstant les dispositions de la présente Partie, les règlements établis en conformité du paragraphe (1) peuvent prévoir la délivrance de certificats à des personnes qui ne sont pas sujets britanniques.

Nous croyons que cela donne des pouvoirs trop étendus au gouverneur en conseil. Nous ne comprenons pas ce que signifie «Nonobstant les dispositions de la présente partie». Est-ce que cela signifie la présente modification, le présent Bill ou la loi toute entière?

Le PRÉSIDENT: La loi toute entière.

M. MORRISON: Cela signifie la Partie II de la loi.

Le PRÉSIDENT: Je dois admettre que je ne m'y retrouve guère moi-même. Est-ce que, de fait, il y aurait conflit entre la loi des pêcheries et la présente loi? En d'autres mots, quel effet cela aurait-il de donner un certificat à une personne qui n'est pas sujet britannique, pour occuper le poste de capitaine à bord d'un bâtiment de pêche, s'il ne peut pas pêcher?

M. MACGILLIVRAY: Il ne peut pas pêcher davantage. Il est sous le coup de deux restrictions, l'une dans la loi des pêcheries l'autre dans la loi sur la marine marchande du Canada. Si nous la retirons de la loi sur la marine marchande, nous pouvons le faire dans ce bill, mais pas pour la loi des pêcheries. Quand au droit d'une personne à pêcher, cela ne signifie rien, mais traite de son droit à devenir capitaine de bâtiment.

Le sénateur KINLEY: Vous étudiez l'article 3 du Bill, n'est-ce pas?

M. STAVENES: Vingt-cinq tonneaux et plus.

Le PRÉSIDENT: Non, nous étudions l'article 5 du bill, monsieur le sénateur.

Le sénateur KINLEY: Vous avez sauté l'article 3.

Le sénateur BRADLEY: L'article 116A, c'est celui-là, n'est-ce pas?

M. STAVENES: Cela porte sur les bâtiments de plus de 25 tonneaux qui devront avoir à leur bord un capitaine possédant un certificat, cela après une certaine période de temps.

Le sénateur BRADLEY: Je n'aime pas cela du tout.

Le PRÉSIDENT: Messieurs les sénateurs, nous ne pouvons pas continuer si plusieurs sénateurs parlent en même temps. Est-ce que quelqu'un veut poser une question au témoin? Sénateur McLean?

Le sénateur McLEAN: En sommes-nous à l'article 3 du bill?

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes à l'article 5.

Le sénateur HOLLETT: Je me demande si le témoin pourrait nous dire pourquoi cette clause se trouve à l'article 3.

Le PRÉSIDENT: L'article 5, nous étudions l'article 5 du bill.

Le sénateur HOLLETT: Nous y étions il y a un moment, mais je pensais que vous l'aviez laissé.

Le sénateur KINLEY:

Nonobstant les dispositions de la présente Partie, les règlements établis en conformité du paragraphe (1) peuvent prévoir la délivrance de certificats à des personnes qui ne sont pas sujets britanniques.

Je pense que c'est cela que nous étudions.

Le PRÉSIDENT: Oui.

Le sénateur HOLLETT: Les articles 5 et 3 du bill vont ensemble, n'est-ce pas? L'un reporte à l'autre. Les règlements faits en vertu de l'article 5 du bill peuvent donner un permis à un capitaine de pêche. C'est en vertu de l'article 5 que vous faites les règlements, n'est-ce pas?

M. MORRISON: C'est en vertu de l'article 5 que vous faites les règlements.

Le sénateur McLEAN: L'article 3 du bill traite de réduire le tonnage de 150 à 25 tonneaux.

Le PRÉSIDENT: Nous étions à étudier la question des personnes qui ne sont pas citoyens canadiens.

Le sénateur HOLLETT: Je croyais qu'on avait répondu à monsieur le sénateur là-dessus.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Pourrais-je faire un commentaire sur ce point, monsieur le président? Il me semble que la difficulté n'est pas reliée aux droits de pêche du tout, parce que selon une loi on prévoit que le ministère des Pêcheries décide qui aura le droit de pêcher, particulièrement sur la côte ouest. Mais ce que je crois que le témoin veut souligner, c'est qu'ils s'opposent aux personnes qui peuvent ne pas avoir le droit de pêche selon la loi concernant l'administration des pêcheries, mais qui pourraient l'avoir à bord de bâtiments plus petits, et pourraient emballer du poisson.

Le PRÉSIDENT: Ou le transporter d'un endroit à un autre.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Oui, et je pense que le témoin peut confirmer ce que je dis, mais est-ce que son objection n'est pas qu'il ne croit pas qu'il soit d'intérêt public que les personnes qui ne sont pas sujets britanniques aient la permission d'être capitaines de bâtiments d'empaquetage du poisson? Par là je veux dire un bateau qui emballe du poisson en route. Est-ce là votre principale objection?

M. STAVENES: Non, nous n'avons pas d'objection à ce qu'une personne qui n'est pas sujet britannique devienne capitaine d'un bâtiment d'empaquetage.

Le sénateur BRADLEY: C'est un transporteur, en réalité?

M. STAVENES: Oui. Ce qui nous inquiète, c'est le fait que cette modification se rapporte à deux genres de bâtiments mis ensemble, et qu'on les appelle bâtiments de pêche, qu'ils fassent de la pêche ou non, et nous voulons quelque distinction des deux genres. Les gens du ministère comprendront ce que j'essaie d'obtenir, et c'est ceci, qu'il y ait une distinction entre le capitaine d'un bâtiment d'empaquetage et le capitaine d'un bâtiment de pêche.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Si l'immigrant ne peut pas obtenir un permis de pêche du ministère des pêcheries, je ne vois pas pourquoi vous voulez qu'on fasse cette distinction.

M. STAVENES: Nous avons eu des cas de personnes qui n'étaient ni sujets britanniques ni citoyens canadiens, qui ont trouvé moyen de monter à bord de bâtiments de pêche. De quelque façon, ils échappent aux inspecteurs du ministère des Pêcheries, et quelque société de pêche pourrait engager une personne qui monte à bord et obtient un permis par quelque moyen détourné. Cela pourrait se produire et c'est cela qui nous inquiète.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Cela se produit-il très fréquemment à votre connaissance?

M. STAVENES: Pas très fréquemment, mais cela pourrait se produire.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Est-ce que cette méthode d'accorder des permis du ministère comprend un permis pour chaque membre d'équipage?

M. STAVENES: On ne peut pas travailler à bord d'un bâtiment de pêche sans permis de pêche. On ne peut travailler à bord du bateau sans permis.

Le PRÉSIDENT: Cela en soi n'est pas dans le bill.

M. STAVENES: Nous pensons qu'on devrait donner une certaine protection grâce à cette modification, de façon que les personnes qui n'ont pas le droit d'avoir un permis de pêche ne reçoivent pas de certificat pour commander un bâtiment de pêche. On peut leur donner un certificat pour commander un bâtiment d'empaquetage, mais pas un bâtiment de pêche.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Je me demande s'il serait utile que nous considérions le problème auquel il fait face, et peut-être qu'après consultation avec le ministère des Pêcheries ils pourraient renforcer leurs efforts en vue d'exercer un contrôle efficace sur tout cela, de façon que nous n'aurions pas à le

faire de cette façon. Y a-t-il quelque moyen que vous pourriez suggérer, monsieur Stavenes?

M. STAVENES: Je ne suggérerais pas que cela soit fait par le ministère des Pêcheries. Je crois que si le ministère des Transports émet des certificats, il pourrait en émettre deux sortes, portant un nom différent. Je n'ai pas de suggestion sur la façon de les rédiger, mais ils pourraient indiquer si la personne qui détient le certificat a ou non le droit de pêcher, ou celui d'être capitaine d'un bâtiment d'emballage.

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous avez atteint votre objectif d'attirer l'attention du ministère sur ce point. Nous ne pouvons pas nous en occuper dans le bill.

Avons-nous terminé notre examen du mémoire de M. Stavenes? Je pense que peut-être nous pourrions passer à autre chose.

Le sénateur KINLEY: Le sénateur McLean s'intéresse à l'article 3 du bill.

Le sénateur BRADLEY: Il y a une objection sérieuse.

Le sénateur McLEAN: Est-ce que quelqu'un connaît la question de la pêche dans la baie de Fundy?

M. MORRISON: Personnellement, non.

Le sénateur McLEAN: Je dirais que la baie est presque le territoire commun de la Nouvelle-Écosse, du Maine et du Nouveau-Brunswick. Il y a des centaines de bateaux de moins de 150 tonnes, faisant le transport d'une usine à l'autre. On ne peut pas s'éloigner à plus de 10 milles de la côte sans toucher la côte de la Nouvelle-Écosse ou celle du Maine. Maintenant, vous voulez empêcher les capitaines de ces petits navires, qui seront touchés par cela, de travailler. Qui que ce soit qui ait inclus cette clause, je suis sûr qu'il ne connaissait pas bien les problèmes de la pêche dans la baie de Fundy.

M. MORRISON: J'ai éprouvé des difficultés considérables à entrer en contact avec les associations de pêcheurs de cette région. Pour ce qui est de démembrer l'industrie de la pêche, comme on l'a déjà dit, ceux qui sont déjà en poste recevraient ce certificat de service sur simple présentation d'une lettre déclarant qu'ils ont détenu ce poste de commande pendant une saison de pêche. L'examen proposé s'applique au certificat de compétence et est assez rudimentaire; je ne pense pas que cela doive poser de sérieux problème aux pêcheurs de cette région. En ce qui concerne les institutions de formation, je crois qu'un collège des pêcheries doit être établi à St. Andrews, et qu'il desservira probablement la région.

Le sénateur McLEAN: Dans ce cas pourquoi le mettre dans la loi?

Le PRÉSIDENT: Pourrions-nous faire une pause? Je crois que nous en avons terminé avec le mémoire de M. Stavenes.

Le sénateur KINLEY: Je voudrais poser une question. Vous venez de dire qu'on leur accorderait un certificat à cause de leur expérience. Est-ce une porte ouverte et fermée, ou cela continuera-t-il à l'avenir, que l'expérience amènera la remise d'un certificat?

M. MORRISON: L'expérience acquise leur vaudra un certificat pendant une période limitée. Après cinq ans nous émettrons une autre sorte de certificat.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Je note dans le mémoire que le témoin de la côte ouest déclare qu'il est en faveur de cet article du bill. Je crois que nous ne devrions pas le retenir. Selon moi il pourrait y avoir une longue discussion entre lui et le capitaine Morrison là-dessus, et je ne pense pas que nous devrions retenir les témoins.

M. STAVENES: Merci de nous avoir donné l'occasion de paraître devant vous. Pouvons-nous nous retirer?

Le PRÉSIDENT: Certainement.

M. MORRISON: Il y a un point sur lequel je devrais peut-être attirer l'attention du comité. De ce mémoire, nous avons discuté des questions mentionnées au paragraphe final en page 3 du mémoire, où l'on dit «y compris les bâtiments utilisés uniquement pour le transport du poisson des bâtiments de pêche aux usines de la côte, ou d'une usine à l'autre.» Je voudrais souligner que selon ma façon de voir le bill, l'article 114, c'est qu'un bâtiment qui transporte du poisson d'une usine à l'autre serait considéré comme un cargo, c'est-à-dire quand il transporte le poisson d'un endroit du Canada à un autre.

Le sénateur KINLEY: Allez-vous faire une clause à cette fin?

M. MORRISON: Non, je souligne qu'en vertu de l'article 114 un bâtiment qui transporte du poisson d'une usine à une autre serait classé comme cargo, et donc devrait avoir un capitaine possédant un certificat à son bord s'il jauge plus de 10 tonneaux bruts.

Le sénateur KINLEY: Vous avez employé le mot «uniquement» auparavant.

M. MORRISON: Lorsque j'ai employé ce mot-là je lisais le mémoire qui a été présenté.

Le sénateur KINLEY: Vous comprenez bien sûr qu'il peut transporter du poisson un jour et le lendemain aller chercher des fournitures. Vous pouvez vous attirer des ennuis si vous employez le mot «uniquement».

Le sénateur McLEAN: Et au sujet des barrages ou trappes? Il y en a beaucoup dans la baie. Elles sont posées tout le long de la côte du Maine et du Nouveau-Brunswick et le long de la côte de la Nouvelle-Écosse. Elles sont posées le long des îles, et les pêcheurs les apportent en bateau et les apportent directement à l'usine. Or la baie a environ 40 milles de largeur, et les îles se trouvent le long de la côte à environ un mille. Les bateaux qui les apportent, doivent-ils avoir un capitaine s'ils jaugent plus de 25 tonneaux?

M. MORRISON: Ils seraient considérés comme bâtiments de pêche, et selon l'article 3 du bill si ce bâtiment avait une jauge brute de plus de 25 tonneaux, il devrait avoir à son bord un capitaine possédant un certificat.

Le sénateur McLEAN: Vous allez retirer beaucoup de personnes du commerce.

Le sénateur BRADLEY: Ils vont priver beaucoup de personnes de leur travail.

M. MORRISON: Ceux qui naviguent présentement sur de tels bâtiments recevraient un certificat de service qui leur permettrait de continuer d'exercer leur métier.

Le sénateur McLEAN: Vous avez dit avoir consulté les pêcheurs. Les pêcheurs de la baie n'ont pas été consultés.

M. MORRISON: Je ne prétends pas être entré en contact avec toute l'industrie.

Le PRÉSIDENT: Je ne pense pas que le sénateur McLean connaisse la nouvelle modification proposée pour l'article 116B.

Le sénateur McLEAN: Je ne l'ai pas vue, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Je pense que nous devrions attendre, pour discuter de ces articles entre nous et avec les fonctionnaires du ministère, d'avoir fini d'entendre le témoignage des témoins de l'extérieur.

Le sénateur KINLEY: Je voudrais poser une autre question. Il y a des milliers de bateaux, il va falloir les inscrire et les surveiller. Combien de fonctionnaires supplémentaires faudra-t-il pour cela?

M. MORRISON: Je ne crois pas qu'il en faudra d'autres pour l'instant, monsieur. En ce qui concerne l'émission des certificats, je pense que nous pourrions nous en occuper grâce à notre personnel actuel. Dans certaines régions nous devons peut-être demander à certains membres du personnel qui font un autre genre de travail d'assumer cette nouvelle tâche, mais je ne crois pas qu'il faudrait d'autres fonctionnaires.

Le sénateur KINLEY: On suppose qu'ils ne sont pas très occupés en ce moment?

M. MORRISON: Je ne dirais pas qu'ils ne sont pas très occupés mais je pense que cela peut être compatible avec d'autres tâches.

Le PRÉSIDENT: Nous comptons de nouveau parmi nous aujourd'hui M. Bullock, secrétaire de la *Canadian Merchant Service Guild* de Vancouver, en compagnie du capitaine Barry. Je crois qu'ils désirent nous faire d'autres représentations au sujet de certains autres articles du bill que nous n'avons pas étudiés la dernière fois. Demanderons-nous M. Bullock de se présenter de nouveau?

Des VOIX: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Lorsque M. Bullock est venu la semaine dernière il a étudié l'article 4 du bill en rapport avec le remorquage sur la côte du Pacifique. En page 59 de son témoignage il déclare qu'il désire aussi étudier les certificats de compétence, articles 114 et 116; l'article 115, les mécaniciens; enfin l'article 671, qui traite du cabotage des navires canadiens entre des ports canadiens. Voulez-vous nous donner votre exposé, monsieur Bullock?

M. G. F. Bullock, secrétaire de la *Canadian Merchants Service Guild*: Monsieur le président, membres du Comité du Sénat, nous serons brefs. Le but de l'article 116A nous inquiète particulièrement. Vous avez à peine fini de l'étudier longuement. Comme il représente les capitaines, les lieutenants et les pilotes du Canada, mon personnel administratif m'a demandé d'étudier cela avec vous. Nous nous inquiétons qu'on accorde des certificats de compétence et des certificats de service (en réalité cela ne veut rien dire, les certificats de service) à certaines personnes qui ne sont pas des citoyens du Canada.

Nous aimerions vous signaler que le ministère des Transports a déjà émis des règlements, et nous ne croyons pas qu'on devrait diminuer les exigences de ces règlements.

C'est quelque chose de dire d'un Canadien qu'il possède un certificat de compétence émis par le ministère des Transports, particulièrement le certificat pour l'étranger: on reconnaît qu'il possède une chose de valeur.

Le ministère des Transports a un programme en vue de différents certificats. On doit établir qu'on a passé 24 mois en mer, ou 36 ou 48, uniquement pour être admis à passer le certificat, avant que l'examineur n'admette un candidat à passer l'examen oral ou l'écrit.

Le sénateur REID: Cela s'applique-t-il aux hommes qui arrivent aux pays aussi bien qu'à ceux qui sont nés ici.

M. BULLOCK: On doit remplir la condition d'être sujet britannique ou citoyen canadien, seulement pour passer l'examen. Nous voulons placer le candidat dans la même situation que les personnes appartenant à d'autres professions qui viennent au Canada. Je ne veux pas m'attarder aux questions médicales ou légales, mais peu importe le nombre de diplômes que l'on présente, on doit prouver sa compétence pour pratiquer. Nous craignons qu'on dise aux gens qu'il n'est pas nécessaire qu'ils soient citoyens canadiens et qu'ils peuvent y aller, tandis que nos propres ressortissants doivent passer leurs examens. Nous ne voulons pas que la qualité des examens soit abaissée, mais nous voulons qu'ils s'appliquent à tout le monde.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): De quel genre de certificat parlez-vous?

M. BULLOCK: Tout certificat émis par le ministère des Transports. Pour passer l'examen, on doit prouver qu'on a de l'expérience, et cela ne suffit pas de l'avoir acquise dans un bateau à rames: M. Morrison et les examinateurs sont là pour y voir. Nous soutenons l'idée d'un certificat canadien. Nous ne sommes pas ici pour discuter de pêche mais des qualités requises à bord de certains genres de navires, afin d'être admis à passer l'examen. Personne ne nous a

donné quoi que ce soit et nous ne voulons rien. Nous voulons même mesure pour tous, comme le dit le programme du ministère des Transports. Sur les remorqueurs, par exemple, il n'y a pas de lieutenant, on passe directement du matelot au capitaine, mais le ministère dit qu'ils doivent avoir été en service 48 mois. Je me trouve à compléter quatre années, uniquement pour être admis à l'examen.

Le PRÉSIDENT: Vous critiquez le paragraphe (2) de l'article 116A, qui prévoit l'émission de certificats à des personnes qui ne sont pas sujets britanniques, en vous fondant sur la possibilité que le ministère admette des personnes qui ne sont pas des sujets britanniques, et leur remette un certificat alors qu'ils n'ont pas rempli les conditions qu'on exige d'un sujet britannique, d'un citoyen canadien?

M. BULLOCK: Oui, c'est cela, je vous remercie.

Le sénateur HAYDEN: On laisse entendre que l'article 5 du bill permet ou assure une façon quelconque d'appliquer des normes différentes et moins sévères à une personne qui n'est pas sujet britannique, par opposition à celles qu'on applique à un sujet britannique?

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous devons demander l'opinion du ministère là-dessus. Après tout, ce n'est qu'une permission.

Le sénateur HAYDEN: Mais c'est la permission d'émettre un certificat. Je ne pense pas qu'il y ait quoi que ce soit qui parle d'abaisser les normes au sujet d'une personne qui n'est pas sujet britannique.

Le PRÉSIDENT: Peut-être M. MacGillivray pourrait-il répondre à cela?

Le sénateur KINLEY: Est-ce que M. MacGillivray représente la *Master Mariners Association*?

M. BULLOCK: Oui, monsieur.

M. MACGILLIVRAY: Les gens qui ont proposé cette modification n'ont certes jamais pensé, je crois d'ailleurs que c'est inconcevable, que le gouverneur en conseil pourrait émettre un jour des règlements qui se révéleraient plus avantageux pour les immigrants que pour les gens qui ont vécu ici toute leur vie. On n'a pas pensé cela du tout, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Cela vous rend-il plus heureux, M. Bullock?

M. BULLOCK: Si l'avocat du ministère l'affirme, cela dissipera un bon nombre de nos craintes. C'est tout ce que nous demandons: même mesure pour tous.

Le PRÉSIDENT: Quels sont les autres articles que vous désirez discuter, M. Bullock?

M. BULLOCK: Il y en a encore un.

Le PRÉSIDENT: De quel article s'agit-il?

M. BULLOCK: L'article 671 de la loi, la partie qui traite du cabotage des navires canadiens entre des ports canadiens.

Le PRÉSIDENT: C'est l'article 35 du bill.

M. BULLOCK: Oui, l'article 35.

Le sénateur REID: A quelle page cela se trouve-t-il?

Le PRÉSIDENT: Page 19. C'est l'article qui entend limiter le droit de cabotage aux navires canadiens, entre les Grands lacs et l'île d'Anticosti.

M. BULLOCK: Si vous me permettez (je serai aussi bref que possible) c'est un sujet très familier à notre association. La discussion se poursuit entre le ministère des Transports et notre association, si l'on consulte nos dossiers, depuis environ 1918, ce qui représente un certain nombre d'années. On a constamment apportée l'idée que si nous voulons une marine marchande canadienne et que nous voulons nous en occuper, les navires qui font du

cabotage entre les ports canadiens devraient être de chez nous. Cette modification de la loi qui est proposée est... enfin, il y a eu des bravos dans notre bureau quand nous l'avons lue, et je peux dire, monsieur le président, que c'était il y a une semaine à peine. Nous allons encercler la date du 21 mai sur nos calendriers, parce que deux fonctionnaires d'agences maritimes se trouvaient ici, et ils empruntaient tous nos arguments, et tout ce qu'ils ont dit était exactement ce que nous pensions. Autrefois nous argumentions avec eux, mais maintenant nous n'argumentons pas.

Il reste une chose seulement, je ne sais pas si j'emploie les expressions qu'il faut en disant cela, mais nous aimerions qu'on dise que seuls les navires canadiens peuvent faire du cabotage entre les ports canadiens. Il y a une disposition selon laquelle nous nous occupons seulement d'un certain trajet. On ne s'en soucie pas dans la loi, apparemment; je pense que ce n'est pas la bonne expression, mais en somme on dit dans la loi: «Venez en Colombie-Britannique et vous pourrez faire la route entre nos ports canadiens, puisque nous vous disons que nous n'irons pas vous ennuyer.» Nous pensons que les côtes de la Colombie-Britannique et le reste, cela fait partie du Canada; c'est la seule chose qui nous inquiète.

Le PRÉSIDENT: Vous aimeriez qu'on étende cette restriction aux autres parties de la côte?

M. BULLOCK: Nous pensons que si l'on veut peindre la maison, il faut peindre les quatre côtés. Nous pensons avoir un argument assez solide là-dessus, et nous aimerions terminer comme il se doit le travail que nous essayons de faire depuis des années. Je pense que ce serait une des meilleures choses qui soit jamais arrivée à notre marine marchande. Je pense que c'est tout, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Merci, M. Bullock. Y a-t-il des questions que les membres du Comité désireraient poser à M. Bullock?

Il y a seulement un autre témoin, du moins autant que je sache à l'heure actuelle; il s'agit de M. O'Brien du Conseil des pêcheries du Canada, qui était ici la semaine dernière; il est ici ce matin et a entendu toutes les discussions. Je pense que nous serions très heureux d'entendre M. O'Brien, s'il désire nous dire quoi que ce soit. Vous vous rappelerez qu'il m'a envoyé une lettre que j'ai citée la semaine dernière, et où il me disait qu'il avait un mémoire prêt à présenter. Peut-être M. O'Brien pourrait-il nous donner ses opinions sur les discussions qui ont eu lieu au Comité jusqu'ici.

M. C. Gordon O'Brien, directeur du Conseil canadien des pêcheries: Monsieur le président, messieurs les sénateurs, comme on l'a dit, je m'appelle C. Gordon O'Brien, et je suis directeur du Conseil canadien des pêcheries, dont les bureaux se trouvent au numéro 77 de la rue Metcalfe à Ottawa. Le conseil est une association commerciale qui représente l'industrie de la pêche commerciale; si cela pouvait être utile au secrétaire, je lui remettrais une liste des associations membres, qui s'élèvent à 16, d'un océan à l'autre.

Le PRÉSIDENT: Le Comité désire-t-il qu'on lui donne lecture de la liste?

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Est-ce qu'elle ne figure pas déjà dans nos comptes rendus? N'était-elle pas incluse dans celui de la semaine dernière?

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que la liste des associations membres y soit.

M. O'BRIEN: Pas dans le compte rendu du Comité.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Excusez-moi, c'est juste.

Le PRÉSIDENT: Peut-être pourrions nous inclure la liste dans le témoignage de M. O'Brien.

(La liste est la suivante):

ASSOCIATIONS MEMBRES DU CONSEIL
CANADIEN DES PÊCHERIES

COLOMBIE-BRITANNIQUE

Fisheries Association of B.C.

Secrétaire-directeur: K. M. Campbell, Bureau 201, 325 rue Howe, Vancouver, C.-B.

Prince Rupert Fishermen's Co-op.
Association

Directeur général: K. F. Harding, B.P. 520, Prince-Rupert, C.-B.

Prince Rupert Wholesale Fish
Dealers Association

Secrétaire-trésorier: E. A. Williamson, B.P. 124, Prince-Rupert, C.-B.

PROVINCES DES PRAIRIES

Prairie Fisheries Federation

Secrétaire-trésorier: H. E. Bryant, Édifice Winnipeg Cold Storage, Salter & Jarvis Streets, Winnipeg, Man.

ONTARIO

Fish Distributors Association of
Ontario

Secrétaire-trésorier: Jan Overwell, 716 Terminal Building, Toronto, Ont.

Ontario Fish Processors' Association

Secrétaire-trésorier: Don Pentz, North Shore Packing Co., Port Dover, Ont.

QUÉBEC

Montreal Fish Merchants Association

Secrétaire-trésorier: H. Welham, a/s A. Roy Clouston & Sons Ltd., 8225 rue Mayrand, Montréal, P.Q.

Association des producteurs de poisson du Québec

Président: Bernard Blais, B.P. 307, Québec 4, P.Q.

Pêcheurs unis du Québec

Secrétaire-trésorier: Guy Bernier, B.P. 1100, Montréal, P.Q.

NOUVEAU-BRUNSWICK

New Brunswick Fish Packers
Association

Secrétaire-trésorier: J. W. Stewart, a/s Canadian Manufacturers Association, 232 rue St. George, Moncton, N.-B.

NOUVELLE-ÉCOSSE

Atlantic Fisheries By-Products
Association

Secrétaire-trésorier: R. F. Johnson, B.P. 71, (237 rue Holis), Halifax, N.-É.

Canadian Atlantic Salt Fish Exporters
Association

Secrétaire-directeur: R. F. Johnson, B.P. 71 (237 rue Hollis) Halifax, N.-É.

Nova Scotia Fish Packers Association

Secrétaire-directeur: R. F. Johnson, B.P. 71 (237 rue Hollis), Halifax, N.-É.

ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD

Prince Edward Island Fisheries
Federation

Secrétaire-trésorier: A. W. Gaudet, B.P. 336, Charlottetown, Î. P.-É.

TERRE-NEUVE

Newfoundland Fish Trades
Association

Secrétaire-trésorier: E. A. Harvey, B.P. 5730 (197 rue Water), Saint-Jean, T.-N.

The Frozen Fish Trades
Association Ltd.

Secrétaire-trésorier: E. A. Harvey, B.P. 5730 (197 rue Water), Saint-Jean, T.-N.

M. O'BRIEN: La question a déjà été soulevée, je crois que c'est devant le Comité il y a environs sept ans, et certain sénateurs se souviendront qu'à cette époque nous avons comparu et nous nous sommes opposés à cette loi qui prévoit des certificats pour les capitaines et les lieutenants. La raison que nous avons donnée à l'époque, c'est qu'il n'y avait eu aucune consultation auprès de l'industrie de la pêche, et que tant qu'il n'y en avait pas eu et que nous ne savions pas très précisément ce que le ministère proposait, nous ne pouvions pas approuver la mesure.

Le PRÉSIDENT: Vous parlez des articles 3 et 5 du bill?

M. O'BRIEN: Je parle d'il y a sept ans.

Le PRÉSIDENT: Mais au sujet du bill que nous étudions?

M. O'BRIEN: Les dispositions qui prévoient des certificats de compétence pour les capitaines d'embarcations de pêche.

Le PRÉSIDENT: Et qui jaugent 25 tonnes?

M. O'BRIEN: Je parle en termes plutôt généraux. Il y a sept ans on nous a proposé la même idée. Sans entrer dans les détails, et dans le simple but d'expliquer notre position à ce moment-là (je crois que par courtoisie pour le ministère, il est nécessaire de le faire, puisque je viens aujourd'hui appuyer la proposition) je pense qu'il serait intéressant pour vous d'avoir un aperçu de ce qui s'est passé entre 1957 et 1964, pour m'amener à appuyer la proposition cette fois, plutôt que de m'y opposer.

Comme je l'ai dit, nous pensions qu'il fallait consulter plus de gens sur la question, et le ministère a donné son assentiment. Tout d'abord, nous avons commencé à l'automne 1960 à étudier cela avec le ministère et avec l'industrie, et des deux côtés on pensait qu'il fallait faire quelque chose. Nous avons reçu des rapports de divers tribunaux d'enquête, et l'une des suggestions habituelles était que le ministère devrait s'occuper de toute cette affaire. Il semblait qu'il fallait exercer plus de surveillance, et qu'il fallait des gens un peu plus compétents à bord de certains bateaux de pêche. Nous avons donc convenu avec le ministère qu'il serait souhaitable d'en arriver au point où nous devrions introduire le certificat.

On a procédé de la façon suivante. En février 1961 nous avons reçu du ministère des Transports le Projet n° 1 des règlements proposés en vue de l'attribution de certificats de compétence aux capitaines et aux lieutenants de navires de pêche. Le projet a été distribué par tout le Canada à nos 16 associations. Toutes nos associations ont eu le loisir de l'étudier et de faire leurs commentaires, puis de le retourner, disant sur quels points ils étaient d'accord et sur quels autres ils ne l'étaient pas. Je peux dire que ce projet comporte plus d'une ou deux pages. Le Projet n° 3, dont je parlerai dans un instant, compte 36 pages.

Au mois d'août 1962, nous avons reçu le Projet n° 2 à mon bureau, et nous en avons de nouveau distribué 450 exemplaires par tout le Canada; on a fait de nouveau des commentaires sur le Projet n° 2 et on l'a retourné au ministère. Entre la réception du premier projet et celle du deuxième, le ministère, avec qui nous avons collaboré pour préparer les rencontres, a envoyé le capitaine Morrison par tout le pays, partout où nous pouvions entrer en contact avec des gens qui voulaient lui parler; je suis certain que cela a été très utile au ministère.

Nous avons reçu le Projet n° 3 au mois de mai 1963 et les commentaires envoyés vers la fin de l'été 1963. Mais ce que je peux dire, messieurs, c'est que ce travail préliminaire a amené un véritable accord. Nous sommes contents, à très peu d'exceptions près, des règlements envisagés qu'on nous a remis. Les exceptions ont trait à certaines objections que soulèvent encore certaines personnes en Colombie-Britannique; nous ne les considérons pas comme des objections sérieuses, et nous sommes confiants qu'après une visite d'un fonctionnaire du ministère et une autre discussion, on réglera ces quelques points

de détails. De plus nous nous sommes entendus avec le ministère pour qu'on n'introduise pas ces règlements avant d'être parvenu à une entente.

Le PRÉSIDENT: Permettez-moi de vous interrompre pour faire la distinction que ce dont vous parlez n'est pas la disposition du bill, mais les règlements qui seront établis en vertu de l'article 116A.

M. O'BRIEN: Ce dont je parle c'est de la consultation, et de la façon dont elle a eu lieu entre l'industrie et le ministère durant les quelques dernières années, ce qui m'amène maintenant au fait que nous venons appuyer le but de ce bill.

Il y a une ou deux questions qu'on a soulevées ce matin que j'aimerais commenter. L'une a trait à un certificat distinct pour les bâtiments d'emballage, selon laquelle ce certificat devrait être différent de celui qu'on donne aux patrons de bateaux de pêche. J'aimerais signaler que, depuis de nombreuses années, les bâtiments qui emballent le poisson entre les territoires de pêche et les usines ou entre les ports sont classés comme bâtiments de pêche. Nous nous préoccupons beaucoup qu'on n'apporte aucun changement à cette situation. Ils sont définis dans la loi de la marine marchande du Canada comme bâtiments de pêche. Ces bateaux sont vraiment des bâtiments de pêche et il n'y a pas de raison de couper les cheveux en quatre pour les classer. Il y a un peu de confusion au sujet des permis des pêcheurs qui ne sont pas du pays. Cela s'applique à la Colombie-Britannique, mais cela ne s'applique pas dans la plupart des autres parties du pays.

On a mentionné le fait de donner des permis à des non-ressortissants, et on a parlé de la pêche à la baleine. Il est évident que dans un cas comme celui-là, si nous n'avions pas eu une entente avec les Japonais, parce qu'ils prennent le produit et l'utilisent au Japon, de nous détacher leurs experts, nous n'aurions rien eu du tout, et les pêcheurs canadiens auraient été sans travail. Les dispositions de permission de la loi y sont pour une bonne raison.

On a quelque peu discuté d'une limite pour la jauge brute de 25 tonnes, et cela constitue tout un décalage d'avec la limite antérieure de 150 tonnes. Tout ce que je peux dire c'est que par suite des discussions des trois dernières années avec le ministère, nous n'avons eu instruction de la part d'aucune section de notre industrie de nous opposer à la limite de 25 tonnes. Je pense, messieurs, que voilà un exposé assez bref.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur O'Brien.

Le sénateur KINLEY: Je pense que le représentant des pêcheurs s'opposait à cela aussi, à la limite de 25 tonnes.

Le PRÉSIDENT: Vous parlez du premier témoin de ce matin?

Le sénateur KINLEY: Oui.

Le PRÉSIDENT: Non, il ne s'y est pas opposé.

Le sénateur KINLEY: Il ne l'a pas fait dans son mémoire?

Le sénateur McLEAN: Comment êtes-vous entré en contact avec les pêcheurs du Nouveau-Brunswick?

M. O'BRIEN: Par la *New Brunswick Fish Packers Association*. Il est assez difficile à certains moments de dire si un secteur en particulier d'une industrie a répondu à une demande de commentaires. Il y avait quelque 480 sociétés en jeu à travers le pays.

Le sénateur McLEAN: Savez-vous que l'industrie de la pêche est la principale industrie à la baie de Fundy?

M. O'BRIEN: Les mémoires ont été distribués à l'association à laquelle ces gens appartiennent.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Je me demande si M. O'Brien pourrait nous donner les noms des dirigeants de la *Nova Scotia Fish Packers Association* qui ont donné leur appui à la mesure.

M. O'BRIEN: Certainement, monsieur. La *Nova Scotia Fish Packers Association*... cela me prendrait...

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Je connais la liste des membres, mais je me demandais qui en était le personnel dirigeant.

M. O'BRIEN: Le président actuel est M. D. F. Corney de *Acadia Fisheries Limited*. Le secrétaire est M. R. F. Johnson de 237 Hollis Street à Halifax.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Y a-t-il plusieurs autres noms sur la liste du personnel de direction?

M. O'BRIEN: Je devrai me fier à ma mémoire, et j'hésite à le faire. Le secrétaire de la *New Brunswick Fish Packers Association* est M. J. W. Stewart du 32 rue St. George à Moncton.

Le sénateur McLEAN: Ce n'est pas un endroit de pêche.

M. O'BRIEN: C'est le bureau du secrétaire. La *New Brunswick Fish Packers Association* fait partie de la *Canadian Maritime Association* et les membres en sont *H. W. Welch Limited* de Fairhaven et bien sûr *Connor Brothers*.

Le sénateur McLEAN: En ma qualité de président de cette entreprise je suis certain que personne n'est venu nous consulter.

Le sénateur REID: En ce qui concerne les navires baleiniers en Colombie-Britannique dont les propriétaires sont de la même province, l'équipage est-il entièrement japonais ou est-ce moitié-moitié?

M. O'BRIEN: Très peu de Japonais font partie de ces équipages, très peu, aux portes de commande, et il y a un certain nombre d'ouvriers d'usine.

Le sénateur REID: Ils sont sous la direction des empaqueteurs de la Colombie-Britannique?

Le sénateur HOLLETT: M. O'Brien peut-il me dire si au cours de ses enquêtes il a découvert combien de bâtiments de pêche seraient touchés par cette loi à Terre-Neuve? Je parle de bâtiments jaugeant 25 tonneaux ou plus, entre 25 et 150 tonneaux.

M. O'BRIEN: Je ne pourrais citer aucun chiffre, monsieur. Tout ce que j'ai c'est une lettre de Terre-Neuve qui déclare «*La Newfoundland Fishing Trade Association and Frozen Fish Association* déclarent officiellement qu'ils donnent leur accord au troisième projet de règlements, projet définitif.»

Le sénateur HOLLETT: Les commerçants de poisson sont ceux qui exportent le poisson. Ce ne sont pas les pêcheurs eux-mêmes.

M. O'BRIEN: Je devrais peut-être expliquer au Comité que le conseil des pêcheurs n'a jamais prétendu représenter les pêcheurs parce que, comme vous l'avez appris à l'occasion d'un ou deux incidents, il n'y a pas d'organes des pêcheurs avec qui l'on puisse entrer en contact dans la plupart des provinces.

Nous avons toute une représentation dans ce domaine: la coopérative de Prince-Rupert, la Coopérative de Québec, la *United Maritime Fisheries* et même une coopérative des Prairies. Tous nous sont associés, soit directement soit par 16 associations. Cela ne veut pas dire que nous représentons les pêcheurs. Fondamentalement, nous représentons les sections de mise en conserve et de distribution en gros de l'industrie.

Le sénateur KINLEY: Je crois qu'il est juste de dire que ces navires plus petits appartiennent à des pêcheurs près des côtes. Les sociétés ne s'y intéressent guère.

M. O'BRIEN: Les sociétés s'y intéressent pour deux raisons. L'une c'est qu'elles possèdent un grand nombre de navires plus importants. Je pense que vous acceptez, à partir de votre propre expérience, que quand on travaille avec quelqu'un, on se sent touché et on pense que ce qui est bon pour l'un est bon pour tous.

Le sénateur KINLEY: Là-bas les pêcheurs ne travaillent pas pour des agents des pêcheries, ils prennent le poisson et le vendent aux sociétés.

M. O'BRIEN: Ils sont à leur compte, sauf en ce qui concerne l'assurance sociale, et alors ils sont employés de l'industrie de la pêche.

Le sénateur KINLEY: Vous avez entendu la Master Mariners Association se plaindre que donner des certificats aux pêcheurs sans examen, pour être par exemple capitaine d'un navire de 15 tonneaux, rendait moins précieux le certificat du marin de haute mer qui n'obtient son certificat qu'après plusieurs années de service et un examen sévère.

M. O'BRIEN: Je comprends ce point de vue mais je pense que nous devons nous rendre compte du point de vue de l'industrie de la pêche et non de celui du ministère. Nous avons dû essayer de faire cela sans faire cesser la pêche. Le ministère a présenté un genre de loi très douce qui puisse entrer en vigueur graduellement, de façon à la rendre possible (nous en sommes contents) et à faire que peut-être dans dix ans cela deviendra plus sévère, tout en faisant en sorte que durant l'intervalle l'industrie ne soit pas suspendue.

Le sénateur KINLEY: Cela ne se trouve pas dans le bill. Ils vont faire des règlements et nous voulons être certains de ce que cela sera. J'ai demandé à ce monsieur si c'était une porte ouverte ou une porte fermée, par rapport aux autres qui veulent entrer, et il a dit cinq ans, ce qui est très bien.

M. O'BRIEN: Dans ce genre de chose nous sentons le besoin qu'il y ait un départ, et de commencer de façon à ne pas interrompre l'exploitation de la pêche.

Le sénateur KINLEY: Les pêcheurs près des côtes sont de pauvres gens.

Le sénateur BRADLEY: Le problème, c'est de savoir ce qui adviendra sous les nouveaux règlements de l'homme qui a pêché toute sa vie et qui intellectuellement est incapable d'acquérir les connaissances nécessaires pour subir avec succès un examen sur la manœuvre. C'est au sujet de cet homme que je m'inquiète.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que la modification proposée à 116B ne le protège pas?

M. O'BRIEN: Si c'est à moi qu'on pose la question, nous ne nous inquiétons pas de ce cas. Nous avons conclu une entente et le ministère a maintenant rédigé une modification qui établit très clairement que l'on remettra un certificat dans ce cas-là.

Le sénateur BRADLEY: Du moment qu'il est protégé, c'est très bien.

Le PRÉSIDENT: Je pourrais vous lire à nouveau la modification proposée à l'article 116B.

Le sénateur HOLLETT: Est-il question des immigrants?

Le PRÉSIDENT: En partie seulement. Voici la modification proposée à l'article 116B. Elle n'est pas imprimée, on vient à peine de l'apporter, c'est la modification dont le ministère nous a parlé à la dernière réunion. La voici:

«116B. (1) Sur demande au Ministre, toute personne qui est un citoyen canadien et toute personne qui est un immigrant «reçu» au sens de la *Loi sur l'immigration* ont droit à

a) un certificat de service à titre de capitaine de pêche, ou

b) un certificat de service à titre de lieutenant de pêche

si, pendant les cinq années précédant la date de ladite demande et avant le premier jour de décembre 1965, elles ont été en service pendant une saison de pêche, à titre de capitaine de pêche ou de lieutenant de pêche, selon le cas, sur un bâtiment de pêche canadien de plus de dix tonneaux de jauge brute et si elles sont en mesure de fournir au Ministre la preuve satisfaisante de leur expérience et de leur capacité.

(2) Un certificat délivré à un immigrant «reçu» conformément au paragraphe (1) est valide pour la période que peut déterminer le Ministre.

(3) Au présent article et à l'article 116A, l'expression «bâtiment de pêches» comprend un bâtiment utilisé pour le transport au rivage de la prise d'autres bâtiments.»

Le sénateur BRADLEY: Cela le protège, c'est très bien.

Le sénateur McLEAN: Monsieur O'Brien, avez-vous dit que vous n'avez aucune idée du nombre de bateaux de pêche qui seront touchés par le changement à 25 tonnes?

M. O'BRIEN: Je n'aimerais pas m'aventurer à deviner.

Le sénateur McLEAN: Connaissez-vous le Nouveau-Brunswick?

M. O'BRIEN: Non, monsieur.

Le sénateur McLEAN: Il me semble que vous devriez savoir qui sera touché.

M. O'BRIEN: Il y a une énorme quantité de détails à ce sujet. Voici mon dossier sur la question. Je voudrais que ma mémoire soit plus fidèle que cela, mais c'est tout simplement impossible de garder cela en tête. Voici le commentaire de la *New Brunswick Fish Packers Association* là-dessus, c'est le dernier commentaire que nous ayons reçu. On lit: «Pour faire suite à votre mot du 15 au sujet des certificats de compétence des capitaines et des lieutenants de navires de pêche, je ne crois pas que nous ayons de commentaires à faire...» Il n'existe aucun moyen de forcer une association à donner une réponse. D'après mon expérience après plusieurs années, je dirais que, une fois que nous l'avons distribué trois fois, il doit y avoir quelqu'un qui l'a lu et en a été satisfait.

Le sénateur McLEAN: Quand je vous ai parlé au téléphone la première fois vous n'avez pas dit que vous aviez reçu cette lettre. Je vous ai parlé de mes objections.

M. O'BRIEN: Je regrette de vous avoir mal compris, mais il n'était pas question d'autre chose, du moins l'an passé, que de notre appui.

Le sénateur McLEAN: Vous l'avez envoyé au bureau des manufacturiers canadiens? Nous n'avons jamais reçu de message téléphonique. Il y a plusieurs dirigeants dans notre société et rien ne nous est jamais parvenu.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Ce n'est pas la faute de M. O'Brien.

M. O'BRIEN: Je m'occupe de 16 associations et je fais de mon mieux pour les tenir bien informées. C'est mon travail de demander leur avis aux associations là-dessus. Nous avons fait tous les efforts possibles durant ces trois années, et je suis content du fait que nous ayons accompli notre travail de notre mieux. S'il y a une objection de la part de l'industrie de la sardine, je suis heureux qu'on la soulève.

Le sénateur McLEAN: Il y a le problème de la compétence de la personne, une question des pertes de vies et une question à savoir si on fait du bon travail.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Je crois que l'argument du sénateur McLean, c'est que la *New Brunswick Fish Packers Association* est membre du Conseil canadien des pêcheries, dont M. O'Brien est seulement le directeur.

Le sénateur KINLEY: Cela dépend de chaque pêcheur en particulier. J'ai reçu un télégramme de *Adams and Knickle Ltd.*, disant:

Si les goélettes de pêche dont la jauge brute est de plus de 25 tonnes doivent avoir des capitaines et des lieutenants possédant des certificats

comme le propose la modification de la Loi sur la marine marchande du Canada, plusieurs goélettes seront abandonnées parce qu'il n'y a pas suffisamment de capitaines et de mécaniciens possédant des certificats pour les flottes de pêche, ce qui entraînera du chômage et une perte financière à la fois pour les pêcheurs et pour le change extérieure provenant de la vente des produits de la pêche.

Je dirais que ce sont des membres assez actifs.

M. O'BRIEN: C'est exact, monsieur.

Le sénateur KINLEY: J'ai reçu une lettre de Laurence Sweeney, qui s'occupe intensivement de pêche à Yarmouth; il s'oppose à ce que le ministère exerce une trop grande autorité sur des gens qui ont de l'expérience comme les capitaines et les mécaniciens. Est-il membre du Conseil canadien des pêcheries?

M. O'BRIEN: Non, monsieur, il ne fait partie d'aucune association que je connaisse.

Le sénateur KINLEY: Il s'oppose beaucoup à cela. C'est un homme actif, qui a beaucoup de succès et fait de bonnes affaires à Yarmouth en Nouvelle-Écosse. Vous le connaissez?

M. O'BRIEN: Oui, monsieur.

Le sénateur KINLEY: J'ai demandé à d'autres personnes et ils ont répondu comme vous; ils n'en ont pas beaucoup parlé. Vous avez dit que vos gens ne s'y opposaient pas. C'est ce qu'ils ont dit.

M. O'BRIEN: Je n'ai pas dit que nous avons été passifs vis-à-vis de cela. Nous avons donné énormément de travail au ministère des Transports durant les trois dernières années, avec les trois projets de règlements.

Le sénateur KINLEY: Vous êtes d'accord avec le ministère cependant?

M. O'BRIEN: Par suite de l'entente à laquelle nous sommes parvenus après trois années de consultations, nous pensons que les règlements permettront de continuer l'exploitation de l'industrie sans bouleversement pendant une certaine période.

Le sénateur KINLEY: Alors le ministère dit que durant les cinq prochaines années nous allons laisser ces hommes en poste, qu'ils aient un certificat ou non. Ils disent qu'ils vont leur remettre des certificats. Donner un certificat de cette façon, à quelqu'un qui commande un bateau de 25 tonneaux, il me semble que ce n'est pas juste pour la *Master Mariners' Association*, parce qu'ils sont obligés de faire ce qu'on a dit. Ils doivent avoir une certaine expérience, et ils ne sont acceptés qu'après examen. Je ne voudrais pas voir leurs certificats perdre de leur valeur ou être faussés par le fait que vous ayez remis des certificats à tous ces gens.

Le sénateur BRADLEY: Les certificats ne seront pas identiques, n'est-ce pas?

Le sénateur KINLEY: Presque.

M. O'BRIEN: Je crois que ce sur quoi nous nous sommes fondés, ainsi que le ministère, durant ces études, (et je comprends le point de vue de M. Bullock), mais il fallait trouver un moyen de continuer l'exploitation de l'industrie, et en même temps d'introduire cette loi. Je sais que le ministère n'est pas très heureux des règlements proposés; on aurait préféré quelque chose d'un peu plus sévère.

Le sénateur BRADLEY: C'est une question de connaissance de la manœuvre. L'homme qui passe son certificat normal devant la Chambre de Commerce, ou enfin l'autorité compétente, obtient un certificat de capitaine ou de lieutenant, ou autre. C'est seulement un certificat de service. Il y a une distinction. Cela

ne place pas l'homme qui obtient ce certificat de service dans exactement la même classe que l'homme qui a son certificat de marin, de capitaine ou de lieutenant, selon les voies normales.

M. O'BRIEN: C'est un certificat qui ne s'applique que pour les navires de pêche.

Le sénateur BRADLEY: C'est juste.

M. O'BRIEN: Je pense que ceci pourrait aider à calmer vos inquiétudes, monsieur, au sujet des navires de la Baie de Fundy qui jaugent plus de 25 tonneaux. Durant la période qui précède le 1^{er} décembre 1965, si la personne possède une lettre de votre bureau ou du bureau de son employeur disant qu'il a commandé le navire pendant une saison de pêche, il reçoit automatiquement ce permis. Les gens continuent comme ils l'ont toujours fait, et ce sera ainsi pendant encore cinq ans. Dans l'intervalle, grâce aux écoles qui seront créées, on donnera aux jeunes l'occasion de passer un examen assez simple.

Le sénateur McLEAN: On ne demande pas à un homme de 60 ans de l'obtenir.

M. O'BRIEN: Non. Il semble y avoir un malentendu. Il n'y a pas un seul homme de la baie de Fundy, qui ait dirigé un navire de plus de 25 tonneaux l'été dernier, qui ait autre chose à faire que d'écrire pour demander un certificat.

Le sénateur McLEAN: Cinq ans, dites-vous.

M. O'BRIEN: On peut le faire cette année ou l'an prochain. Une fois qu'on l'a, il est bon pour le reste de la vie, et tout ce qu'on a à faire c'est d'écrire pour le demander, mais on peut le faire d'ici cinq ans. Supposons qu'un marin a un jeune frère à bord du navire et qu'il obtient son permis en le demandant, et supposez que dans deux ans le jeune frère veuille prendre la relève, il a déjà une année d'expérience de pêche et dans deux ans il peut l'obtenir en faisant simplement sa demande, sans passer d'examen.

Le sénateur McLEAN: Vous n'avez jamais donné de bonne raison de faire ce changement. Tout se passe bien maintenant. Si vous pouvez me dire que quelqu'un a subi une perte en concurrence avec le Maine...

M. O'BRIEN: Je ne crois pas que je sois désigné pour donner des raisons.

Le sénateur McLEAN: Vous représentez les pêcheries.

M. O'BRIEN: Je pourrais sûrement, si j'en avais le temps, vous raconter en détail comment nous nous sommes entendus avec le ministère pour qu'après une certaine période, si elle était introduite avec précaution pour ne pas démanteler l'industrie, nous appuyions ce genre de loi. Il ne s'agit pas d'opinion personnelle. Vous êtes en train de décider pour moi.

Le sénateur McLEAN: Le Maine possède au moins 100 navires dans la baie.

Le sénateur BRADLEY: Cela signifie que durant les cinq prochaines années n'importe qui peut obtenir un certificat, s'il prouve qu'il a une année d'expérience, mais ensuite il ne pourra pas; je pense que c'est très raisonnable.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à l'endroit de M O'Brien? Je pense que nous vous devons beaucoup, monsieur O'Brien.

M. O'BRIEN: Merci, monsieur le président.

Le sénateur KINLEY: Que pensez-vous des prétendus lieutenants?

M. O'BRIEN: Il n'en est pas question; c'est uniquement dans le cas de navires de 450 tonneaux.

Le sénateur KINLEY: C'est très bien:

M. O'BRIEN: On peut obtenir un permis de lieutenant, mais on n'est pas tenu de l'avoir pour un navire de moins de 450 tonneaux.

Le sénateur KINLEY: On les appelle seconds sur les petits navires; si l'un ne fait pas l'affaire, on le remplace.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Je pense qu'on a inscrit au compte rendu de notre dernière séance, ou à l'avant-dernière, que la partie de cette proposition qui concerne le lieutenant était uniquement facultative. Je pense que le ministère l'a clairement établi.

Je regrette seulement, monsieur O'Brien, que le secteur de l'industrie que je connais davantage, soit l'industrie du petit navire, ne soit pas plus actif au sein de la *Nova Scotia Fish Packers Association*, parce que j'ai reçu du courrier de gens qui s'occupent surtout de ce secteur des affaires, et ils n'aiment pas ça du tout. Vous avez fait un excellent travail pour les tenir au courant, et s'il y a faute, j'en suis conscient, c'est parce que les empaqueteurs de poissons de la Nouvelle-Écosse n'ont pas répété leurs demandes auprès des agents du sud de la Nouvelle-Écosse de répondre à ce qu'ils ont dû recevoir en fait de correspondance sur le sujet, parce que ma correspondance indique que cela les frappe comme une bombe. Les expressions des premières lettres sont tellement fortes que je ne voudrais rien inscrire au compte rendu. Mais leurs idées ont été tempérées dans une certaine mesure à cause de ce que le ministère a signalé et de ce qu'a dit M. O'Brien au sujet des genres de règlements qu'il peut y avoir. Il y a encore de sérieuses objections sur la question des 25 tonneaux, mais ce n'est pas la faute de M. O'Brien, et il a fait un travail des plus compétent.

M. O'BRIEN: Merci, monsieur le sénateur. Notre Conseil des pêcheries n'est pas une corporation fermée. Je suis toujours prêt à accueillir de nouveaux membres. La seule restriction sous ce rapport, c'est qu'il doit s'agir d'une association. M. Robichaud, quand il nous a adressé la parole à Charlottetown, a dit:

Au cours de cette réunion annuelle, sous la tutelle d'une de nos organisations industrielles et commerciales vraiment efficace, les membres représentent l'industrie de la pêche d'un océan à l'autre.

Un peu plus tard, il ajoutait:

Plus tôt, j'ai félicité l'industrie des pêcheries de posséder une organisation industrielle efficace, et peut-être devrais-je dire des organisations, puisque le conseil est un corps fédéré.

Je suis revenu à cet argument parce que je crois que le proverbe «Aide-toi et le Ciel t'aidera» contient un précieux conseil.

Il y a plusieurs personnes (on a mentionné quelqu'un de Yarmouth) qui sont tout à fait les bienvenus en tout temps s'ils veulent se joindre à la *Nova Scotia Fish Packers* et s'aider eux-mêmes un peu. Notre travail consiste à servir nos 16 associations, ainsi que leurs membres.

Si ces personnes sont sincères et veulent apporter une petite contribution à l'industrie et obtenir ces renseignements, c'est facile de le faire. Nous reconnaissons ces groupes, et tant les organisations provinciales que la nôtre sont prêtes à accueillir en tout temps les demandes d'admission.

Le PRÉSIDENT: Merci, M. O'Brien. Y a-t-il d'autres questions à poser au témoin? Merci, monsieur O'Brien.

En ce qui concerne la Nouvelle-Écosse, monsieur Smith, j'ai pris beaucoup d'intérêt à la lettre que le ministère des Pêcheries de là-bas nous a écrite; elle se trouve dans le compte rendu de la dernière réunion, et le ministère y parle de la limite de 25 tonneaux, et il semble être d'accord.

Le sénateur KINLEY: Depuis quand ce ministère existe-t-il?

Le PRÉSIDENT: Je n'en ai aucune idée.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): En tant que ministère distinct du gouvernement, il n'existe que depuis quelques mois, mais avant cela c'était une section du ministère du Commerce et de l'Industrie, et je crois qu'on l'appelait le service des pêcheries ou quelque chose comme ça.

Le PRÉSIDENT: Je pense que nous en sommes maintenant au point où nous avons entendu tous les témoins des organismes indépendants du gouvernement. Il est presque midi. Je ne crois pas possible de revoir ce bill article par article à la présente réunion, étant donné surtout qu'il y a plusieurs modifications à étudier. Je crois savoir qu'il y a plusieurs autres modifications que le ministère désire proposer.

Le sénateur KINLEY: Nous n'avons pas entendu le point de vue des mécaniciens. A-t-on fait quelque chose à ce sujet? Je n'étais pas ici la dernière fois.

Le PRÉSIDENT: En lisant le procès-verbal de la séance de la semaine dernière vous trouverez plusieurs témoignages là-dessus.

Le sénateur KINLEY: Vous avez tout réglé. Nous n'avons pas accepté une seule modification.

Le sénateur REID: Je propose l'ajournement.

Le PRÉSIDENT: Je propose que nous ajournions à jeudi prochain pour l'étude du bill article par article. A ce moment-là les sénateurs auront le loisir de proposer toutes les modifications qu'ils voudront.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Avant de faire cela ne serait-il pas préférable de poursuivre nos efforts au sujet des articles litigieux?

Le PRÉSIDENT: Voici ce que j'avais en vue: au cours de la prochaine séance nous pourrions adopter les articles qui ne sont pas litigieux de façon expéditive, et ensuite peut-être nous consacrer à l'étude des articles litigieux et considérer toutes les modifications proposées par messieurs les sénateurs.

Le sénateur KINLEY: Il est possible qu'on veuille élever la limite de 25 tonneaux, à 60 tonneaux ou quelque chose comme ça.

Le PRÉSIDENT: Peut-être bien.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Pour ma part j'aimerais entendre d'autres témoignages des personnes du ministère sur les raisons fondamentales de l'inclusion de ces navires de faible tonnage dans les exigences de certificats.

Le PRÉSIDENT: C'est possible. Je ne crois pas que nous devions étudier ces articles litigieux sans l'aide de fonctionnaires du ministère.

Le Comité s'ajourne.



Deuxième session de la vingt-sixième législature

1964

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS DU
COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Auquel a été déferé le bill suivant:

Bill S-7, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la marine
marchande du Canada»

Président: L'honorable A. K. HUGESSEN

SÉANCE DU JEUDI 4 JUIN 1964

Fascicule 4

TÉMOINS:

M. J. R. Baldwin, sous-ministre des Transports; M. R. R. Macgillivray, avocat-conseil adjoint, ministère des Transports; M. W. S. G. Morrison, surintendant, division des examens nautiques, ministère des Transports et M. J. H. W. Cavey, chef, division des ports et des biens, ministère des Transports.

RAPPORT DU COMITÉ

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1965

20846-1

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: l'honorable ADRIAN K. HUGESSEN

les honorables sénateurs

Baird	Macdonald (<i>Brantford</i>)
Beaubien (<i>Provencher</i>)	McCutcheon
Bouffard	McGrand
Bradley	McKeen
Buchanan	McLean
Connolly (<i>Halifax-Nord</i>)	Méthot
Croll	Molson
Dessureault	Monette
Dupuis	Paterson
Farris	Pearson
Gélinas	Phillips
Fournier (<i>Madawaska-Restigouche</i>)	Power
Gershaw	Quart
Gouin	Reid
Haig	Robertson (<i>Shelburne</i>)
Hayden	Roebuck
Hollett	Smith (<i>Kamloops</i>)
Horner	Smith (<i>Queens-Shelburne</i>)
Hugessen	Stambaugh
Isnor	Taylor (<i>Westmorland</i>)
Jodoin	Thorvaldson
Kinley	Veniot
Lambert	Vien
Lang	Welch
Lefrançois	Woodrow—50.

membres ex-officio

Brooks
Connolly (*Ottawa-Ouest*)

(Quorum 9)

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat en date du mercredi 18 mars 1964:—

«Conformément à l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Bouffard, appuyé par l'honorable sénateur Beaubien (*Provencher*), tendant à la deuxième lecture du Bill S-7, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada».

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Bouffard propose, appuyé par l'honorable sénateur Gouin, que le bill soit déferé au comité permanent des Transports et des Communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat,
J. F. MacNEILL.

PROCÈS-VERBAL

Le JEUDI 4 juin 1964.

Ainsi qu'il en a été décidé à la dernière séance, le Comité permanent des transports et communications se réunit aujourd'hui à 10 heures du matin.

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen (*président*), Baird, Buchanan, Dupuis, Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Hollett, Isnor, Kinley, Lambert, Lang, McCutcheon, McLean, Molson, Reid, Smith (*Queens-Shelburne*) et Stambaugh.—(16)

Aussi présent: M. E. Russell Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire.

Le comité étudie, article par article, le bill S-7, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada.

Le comité entend les témoins suivants: MM. J. R. Baldwin, sous-ministre des Transports, R. R. Macgillivray, conseiller adjoint au ministère des Transports, W. S. G. Morrison, surintendant du bureau des examens navals au ministère des Transports et J. H. W. Cavey, directeur de la division des ports et des biens immobiliers au ministère des Transports.

Sur des propositions des sénateurs Smith (*Queens-Shelburne*), Kinley, Molson et Hollett, il a été décidé après discussion d'adopter les quatre amendements suivants:

1. Page 3, 17^e ligne: Remplacer «ving-cinq» par «cent».

2. Page 4: Remplacer l'article 5 par le suivant:

5. Ladite loi est de plus modifiée par l'insertion, immédiatement après l'article 116, des articles suivants:

«116A. (1) Le gouverneur en conseil peut établir des règlements concernant les certificats de capacité et de service que doivent détenir les capitaines et les lieutenants de bâtiments de pêche, y compris les règlements régissant

- a) les catégories et les classes de certificats;
- b) les qualités requises des demandeurs de certificat;
- c) l'examen des demandeurs de certificat; et
- d) les droits à verser pour les examens et la délivrance des certificats.

(2) Nonobstant les dispositions de la présente Partie, les règlements établis en conformité du paragraphe (1) peuvent prévoir la délivrance de certificats à des personnes qui ne sont pas sujets britanniques.

«116B. (1) Sur demande au ministre, toute personne qui est un citoyen canadien et toute personne qui est un immigrant «reçu» au sens de la Loi sur l'immigration ont droit à

- a) un certificat de service à titre de capitaine de pêche, ou
- b) un certificat de service à titre de lieutenant de pêche
si, pendant les cinq années précédant la date de ladite demande et avant le premier jour de décembre 1965, elles ont été en service pendant une saison de pêche, à titre de capitaine de pêche ou de lieutenant de pêche, selon le cas, sur un bâtiment

de pêche canadien de plus de vingt-cinq tonneaux de jauge brute et si elles sont en mesure de fournir au ministre la preuve satisfaisante de leur expérience et de leur capacité.

(2) Un certificat délivré à un immigrant «reçu» conformément au paragraphe (1) est valide pour la période que peut déterminer le ministre.

(3) Au présent article et à l'article 116A, l'expression «bâtiment de pêche» comprend un bâtiment utilisé pour le transport au rivage de la prise d'autres bâtiments.»

3. Page 18: Remplacer la 8^e ligne par ce qui suit:

c) au gérant ou à l'exploitant ou tout agent d'un navire tenu responsable par la loi de dommages causés par le navire

4. Page 21: Remplacer l'article 35 par ce qui suit:

35. L'article 671 de ladite loi est modifié par l'insertion, immédiatement après le paragraphe (2), du paragraphe suivant:

«(2a) Nonobstant les paragraphes (1) et (2),

- a) aucune marchandise ne doit être transportée par eau ou par terre et par eau, et
- b) aucun passager ne doit être transporté par eau, soit directement ou en passant par un port étranger, sur un navire autre qu'un navire canadien d'un endroit au Canada à un autre endroit au Canada tous deux situés dans la région comprenant les Grands lacs, leurs eaux tributaires ou de communication et le fleuve Saint-Laurent et ses eaux tributaires aussi loin vers la mer qu'une ligne droite tirée
- c) de Cap-des-Rosiers à la pointe occidentale de l'Île d'Anticosti, et
- d) de l'Île d'Anticosti à la rive nord du fleuve Saint-Laurent le long du 63^e méridien de longitude Ouest.»

A la suite d'une proposition présentée en bonne et due forme, il est résolu de retourner le Bill, tel que modifié.

A 12 heures 30, le président ajourne la séance.

Certifié conforme.

Le secrétaire du Comité,
F. A. Jackson.

RAPPORT DU COMITÉ

Le JEUDI 4 juin 1964

Conformément à l'ordre de renvoi du 18 mars 1964, le Comité permanent des transports et communications a étudié le bill qu'on lui avait demandé d'étudier, le Bill S-7 (Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada) et le retourne maintenant, après y avoir apporté les modifications suivantes:

1. Page 3, 17^e ligne: Remplacer «vingt-cinq» par «cent».

2. Page 4: Remplacer l'article 5 par le suivant:

5. Ladite loi est de plus modifiée par l'insertion, immédiatement après l'article 116, des articles suivants:

«116A. (1) Le gouverneur en conseil peut établir des règlements concernant les certificats de capacité et de service que doivent détenir les capitaines et les lieutenants de bâtiments de pêche, y compris les règlements régissant

- a) les catégories et les classes de certificats;
- b) les qualités requises des demandeurs de certificat;
- c) l'examen des demandeurs de certificat; et
- d) les droits à verser pour les examens et la délivrance des certificats.

(2) Nonobstant les dispositions de la présente Partie, les règlements établis en conformité du paragraphe (1) peuvent prévoir la délivrance de certificats à des personnes qui ne sont pas sujets britanniques.

«116B. (1) Sur demande au ministre, toute personne qui est un citoyen canadien et toute personne qui est un immigrant «reçu» au sens de la Loi sur l'immigration ont droit à

- a) un certificat de service à titre de capitaine de pêche, ou
- b) un certificat de service à titre de lieutenant de pêche si, pendant les cinq années précédant la date de ladite demande et avant le premier jour de décembre 1965, elles ont été en service pendant une saison de pêche, à titre de capitaine de pêche ou de lieutenant de pêche, selon le cas, sur un bâtiment de pêche canadien de plus de vingt-cinq tonneaux de jauge brute et si elles sont en mesure de fournir au ministre la preuve satisfaisante de leur expérience et de leur capacité.

(2) Un certificat délivré à un immigrant «reçu» conformément au paragraphe (1) est valide pour la période que peut déterminer le ministre.

(3) Au présent article et à l'article 116A, l'expression «bâtiment de pêche» comprend un bâtiment utilisé pour le transport au rivage de la prise d'autres bâtiments.»

3. Page 18: Remplacer la 8^e ligne par ce qui suit:

- c) au gérant ou à l'exploitant ou tout agent d'un navire tenu responsable par la loi de dommages causés par le navire

4. Page 21: Remplacer l'article 35 par ce qui suit:

35. L'article 671 de ladite loi est modifié par l'insertion, immédiatement après le paragraphe (2), du paragraphe suivant:

«(2a) Nonobstant les paragraphes (1) et (2),

- a) aucune marchandise ne doit être transportée par eau ou par terre et par eau, et
- b) aucun passager ne doit être transporté par eau, soit directement ou en passant par un port étranger, sur un navire autre qu'un navire canadien d'un endroit au Canada à un autre endroit au Canada tous deux situés dans la région comprenant les Grands lacs, leurs eaux tributaires ou de communication et le fleuve Saint-Laurent et ses eaux tributaires aussi loin vers la mer qu'une ligne droite tirée
- c) de Cap-des-Rosiers à la pointe occidentale de l'Île d'Anticosti, et
- d) de l'Île d'Anticosti à la rive nord du Fleuve Saint-Laurent le long du 63° méridien de longitude Ouest.»

Respectueusement soumis,

Le président,
A. K. HUGESSEN.

SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 4 juin 1964

Le Comité permanent des transports et des communications, à qui on avait confié l'étude du bill S-7, qui a pour objet de modifier la Loi sur la marine marchande du Canada, a repris ses travaux à 10 heures ce matin, sous la présidence du sénateur A. K. Hugessen.

Le PRÉSIDENT: Messieurs les sénateurs, nous allons poursuivre l'étude du bill S-7 pendant une quatrième séance. Je n'ai reçu aucune autre lettre au sujet du bill. Personne dans le public ne désire intervenir, je crois; du moins, personne n'en a manifesté le désir. Nous avons encore avec nous ce matin les représentants du ministère, à l'exception de M. Baldwin, qui sera un peu en retard, si j'ai bien compris.

Comment allons-nous procéder maintenant? Allons-nous étudier les articles les uns après les autres?

Le sénateur KINLEY: Certains voudraient étudier l'article 3. Il y a, semble-t-il, dans l'article 3 un ou deux points qui prêtent à discussion.

Le PRÉSIDENT: Vous voudriez commencer par étudier l'article 3?

Le sénateur KINLEY: Si nous réglons d'abord cette question, il n'y aura plus de problèmes à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: M. Macgillivray voudrait y faire subir quelques modifications de nature technique.

Le sénateur HOLLETT: Pourrais-je d'abord voir le texte de l'amendement proposé?

Le PRÉSIDENT: Vous le trouverez dans nos témoignages de la semaine dernière.

M. R. R. Macgillivray (conseiller adjoint au ministère des Transports): Si je comprends bien, le sénateur Smith a proposé un amendement.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Ce à quoi pense mon ami, c'est à un autre amendement étranger à celui que nous avons étudié, qui concerne la jauge. Il avait pour but de clarifier une autre partie du bill, mais je n'arrive pas à le retracer dans les témoignages.

Le sénateur HOLLETT: Je pourrais chercher à le retracer, quand je monterai.

Le PRÉSIDENT: Par cet amendement, on voulait s'assurer que ceux qui sont actuellement capitaines obtiendront un certificat. Vous en trouverez le texte dans nos témoignages de la semaine dernière.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Si je me souviens bien, cette proposition était très raisonnable. Une excellente proposition!

Le PRÉSIDENT: Vous en trouverez le texte à la page 100 de nos témoignages. Désirez-vous que je le lise?

Le sénateur McCUTCHEON: Oui, pourriez-vous le lire à nouveau.

Le PRÉSIDENT: C'est le projet d'amendement à l'article 5.

M. MACGILLIVRAY: C'est l'amendement à l'article 5 dont font mention les témoignages.

Le PRÉSIDENT: C'est celui dont je parle, mais il affecte aussi jusqu'à un certain point l'article 3. On y propose d'ajouter au bill un nouvel article, l'article 116B, dont voici le texte:

116B. (1) Sur demande au ministre, toute personne qui est un citoyen canadien et toute personne qui est un immigrant «reçu» au sens de la Loi sur l'immigration ont droit à

- a) un certificat de service à titre de capitaine de pêche, ou
- b) un certificat de service à titre de lieutenant de pêche si, pendant les cinq années précédant la date de ladite demande et avant le premier jour de décembre 1965, elles ont été en service pendant une saison de pêche, à titre de capitaine de pêche ou de lieutenant de pêche, selon le cas, sur un bâtiment de pêche canadien de plus de vingt-cinq tonneaux de jauge brute et si elles sont en mesure de fournir au ministre la preuve satisfaisante de leur expérience et de leur capacité.

(2) Un certificat délivré à un immigrant «reçu» conformément au paragraphe (1) est valide pour la période que peut déterminer le ministre.

(3) Au présent article et à l'article 116A, l'expression «bâtiment de pêche» comprend un bâtiment utilisé pour le transport au rivage de la prise d'autres bâtiments.

Le sénateur REID: Puis-je poser une question? Est-ce que cet article a pour but de permettre aux immigrants «reçus» d'obtenir des permis de pêche, comme les citoyens canadiens? S'applique-t-il à la côte de l'Atlantique comme à la côte du Pacifique?

M. MACGILLIVRAY: En réponse à votre première question, disons que le permis de pêche est accordé en vertu de la Loi sur les pêcheries et qu'il n'est pas touché par le certificat délivré conformément au paragraphe (1). La situation demeure inchangée. Enfin, pour répondre à votre deuxième question, l'article s'applique aux deux côtes.

Le sénateur KINLEY: Cela concerne l'article 3.

Le PRÉSIDENT: C'est ce que j'allais dire. Est-ce que cela répond à la question?

Le sénateur HOLLETT: Pas tout à fait, à mon avis. Prenons l'exemple d'un capitaine qui devrait se retirer au cours de l'année prochaine. Qui prendrait la relève? Aucun des membres de l'équipage n'a qualité de capitaine, aucun ne peut prendre la relève. Il s'y trouve peut-être un marin très compétent, qui agissait peut-être en qualité de lieutenant. Le capitaine a peut-être même un fils, très compétent, mais il ne pourra prendre la relève. Je prends le cas où la pêche constitue un commerce familial. C'est à ces gens que je pense. Cependant, je crois que le ministère pourrait remédier à une pareille situation.

Le PRÉSIDENT: S'agirait-il de navires de plus de 25 tonneaux?

Le sénateur HOLLETT: Oui.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): De quelle grosseur?

Le sénateur HOLLETT: Jusqu'à 100 ou 120 tonneaux.

Le sénateur KINLEY: Pendant combien de temps ce certificat sera-t-il valide?

M. W. S. G. Morrison (surintendant du bureau des examens navals au ministère des Transports): Le certificat délivré à cet homme serait valide pour la vie et lui permettrait de servir comme capitaine sur n'importe quel bâtiment de pêche.

Le sénateur KINLEY: Même sur un bâtiment de 250 ou 300 tonneaux?

M. MORRISON: Si le propriétaire désirait l'employer. Nous voulons maintenir la situation actuelle.

Le sénateur KINLEY: Celui qui a la charge d'un bâtiment de 250 tonneaux est habituellement à l'emploi d'une compagnie, tandis que le capitaine d'un plus petit navire en est aussi le propriétaire.

M. MORRISON: Celui qui sert sur un bâtiment de 12 tonneaux, par exemple, pourra solliciter un certificat de service. S'il décidait dans cinq ou dix ans, par exemple, de se construire ou de s'acheter un plus gros navire, disons de 30 tonneaux, le certificat de service obtenu lui permettrait de devenir capitaine de son propre navire.

Le sénateur KINLEY: Oui, mais il pourrait s'adresser au propriétaire d'un chalutier à coque d'acier. Un représentant de l'Association des capitaines au long cours nous a dit qu'il lui faudrait servir pendant trois ans, seulement pour avoir le droit de se présenter à un examen, examen qui est plutôt difficile, je le sais. Je pense maintenant au capitaine. Je crois que cela détruit la valeur du certificat que détient cet homme, qui est devenu en quelque sorte un capitaine au long cours. Cela s'applique aussi au bâtiment qui transporte du poisson. Je crois que cela porterait gravement atteinte au caractère des certificats. Pourquoi imposer une restriction aux capitaines de ces petits navires?

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Parlons-nous encore de la même chose?

Le sénateur KINLEY: Oui, c'est exactement le même sujet.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Cela n'a pas rapport à la question.

Le sénateur KINLEY: Oui.

Le sénateur HOLLETT: Sur quoi vous fondez-vous pour inclure des pêcheurs comme les pêcheurs du Labrador ou les pêcheurs en eau profonde de Terre-Neuve?

M. MORRISON: Vous voulez que je vous dise pourquoi nous avons fixé la limite de la jauge brute à 25 tonneaux?

Le sénateur HOLLETT: Oui.

M. MACGILLIVRAY: Monsieur le président, puis-je faire une remarque à ce sujet? Je crois que la modification que le sénateur Smith voulait apporter à l'article 3 changerait quelque chose, car il voudrait, si j'ai bien compris, fixer la limite non à 25 tonneaux, mais plutôt à 65 pieds de longueur, ce qui porterait la jauge à 50 ou 55 tonneaux environ. Par conséquent, ces exigences ne s'appliqueraient qu'aux bâtiments de plus de 65 pieds de longueur, si le Sénat acceptait la proposition que veut faire le sénateur Smith et à laquelle le ministère ne s'oppose nullement.

Le sénateur KINLEY: Où trouve-t-on cela dans le bill?

Le PRÉSIDENT: Si j'ai bien compris, c'est un nouvel amendement, un amendement à l'article 3, que le sénateur Smith veut proposer. S'il le propose, je crois que nous devrions nous en tenir pour le moment à l'article 3 et au projet d'amendement à l'article 3.

Le sénateur KINLEY: C'est bien.

Le sénateur McLEAN: Monsieur le président, je me suis rendu sur la côte de la baie de Fundy depuis notre dernière séance. On n'a aucunement consulté les pêcheurs de la baie de Fundy, au Nouveau-Brunswick et au Maine. Il y a trois parties en cause: la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick et le Maine. Le Maine a des droits sur la baie. J'ai téléphoné à la plus grosse compagnie de pêche du Maine et on m'a dit que rien n'était changé. Nous remettons tout simplement la baie de Fundy à l'État du Maine, pour ce qui est des petits bâtiments, car ils ne changent pas leurs règlements. Comme vous le savez, la côte

du Maine donne sur la baie de Fundy. Ils envoient peut-être cent bâtiments sur la baie.

On a parlé de la fondation d'une école. Où trouver les professeurs? Ces personnes ont grandi dans la baie et elles connaissent leur métier. Il y a quelque temps, alors que je voyageais sur la baie par une période d'épais brouillard, je disais au capitaine: «La côte est rocheuse, il ne faudrait pas s'y écraser». Après avoir donné un coup de sifflet, il me répondait: «Nous sommes à 300 pieds de la côte; je le sais par l'écho.» Quand je lui ai demandé comment il trouverait le phare où tourner, il a regardé sa boussole et sa montre et il m'a répondu: «Nous y serons dans 15 minutes». Nous y étions 15 minutes plus tard. Comment des professeurs peuvent-ils enseigner de telles choses? Il vous faut les apprendre sur la baie. On pourrait former les jeunes peut-être, mais qu'advierait-il des hommes de 55 ou 60 ans? Cinq années ne serviraient à rien. A mon avis, réduire d'un coup la jauge de 150 à 25 tonneaux, ce serait condamner au chômage des milliers d'insulaires. Ils habitent loin de la côte et on peut difficilement s'attendre à ce qu'ils se rendent à l'école à St. Andrews. Vous voulez les condamner au chômage.

M. MORRISON: Permettez-moi de dire que nous ne voulons pas obliger ceux qui sont d'âge mûr à aller à l'école. C'est pourquoi, nous allons délivrer des certificats de service, sur la foi d'une lettre d'un témoin.

Le sénateur McLEAN: En d'autres mots, vous voulez prendre la situation en charge, même si vous n'avez jamais visité la baie. Je connais le milieu, car j'ai passé 40 ans sur la baie. Existe-t-il une bonne raison pour motiver ce changement? C'est une question précise et j'exige une réponse précise.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Puis-je poser une question au sénateur McLean? Quelle est la longueur des bâtiments utilisés par l'industrie locale de la sardine, dont vous parlez? Plus ou moins de 65 pieds?

Le sénateur McLEAN: Nous ne faisons pas nous-mêmes la pêche.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Les bâtiments des pêcheurs qui font la pêche, dans ce cas?

Le sénateur McLEAN: Ils mesurent plus que cela, je crois.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): La plupart des sardiniers de votre flottille ne sont pas de gros bâtiments; c'est ce que j'ai constaté au cours des ans.

Le sénateur McLEAN: Comme vous le savez, nous n'avons aucun chemin de fer. Nous utilisons des navires pour transporter le poisson, car nous n'avons aucun chemin de fer. Nous n'employons aucun navire à passagers.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions, je pense, faire des progrès plus sensibles, si le sénateur Smith (*Queens-Shelburne*) proposait un amendement à l'article 3.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Monsieur le président, je m'intéresse à la question depuis de nombreuses années et je crois, par expérience et par les lettres que j'ai reçues, qu'il est dans l'intérêt public d'élever de beaucoup la limite fixée à 25 tonneaux. Je suis toujours d'accord pour qu'on enregistre les bâtiments de pêche qui ne le sont pas encore. On nous l'a fait savoir très clairement: le Conseil des pêcheries du Canada, le principal organisme intéressé, s'inquiète de voir de gros chalutiers confiés à des capitaines non brevetés. Ils veulent que les capitaines détiennent un certificat. Ils veulent élever les normes afin de disposer à l'avenir d'un personnel qualifié pour remplir les postes créés, à mesure que l'industrie de la pêche se développera. Je comprends leur point de vue. Ils ne s'intéressent pas en particulier à ces nombreux navires.

On trouve sur la baie de Fundy des centaines de longs-courriers et de chalutiers plus petits, de 25, 50, 60 ou peut-être même de 100 tonneaux. Ce ne

sont pas ces bâtiments qui les intéressent et ils n'ont pas étudié leur cas. Mais je ne suis pas convaincu, et mes conseillers non plus, que la manière d'agir actuelle présente des dangers et qu'il soit nécessaire d'inclure tous ces bâtiments plus petits. Il est vrai que le ministère n'a pas consulté directement cette partie de l'industrie. Je ne puis l'en blâmer, car il faudrait qu'ils forment une association quelconque et ils sont trop occupés à gagner leur vie pour faire des représentations. Je crois que le public du sud de la Nouvelle-Écosse s'opposera à de telles mesures. Je me suis entretenu avec certains des dirigeants du ministère, qui comprennent la situation. Je crois que la proposition qu'ils feront volontiers résoudra tous les problèmes soulevés par le sénateur McLean.

Le sénateur Kinley est d'avis que nous devrions conserver à l'article sa forme actuelle. Je ne sais si mes paroles le feront changer d'idée, mais je crois qu'il nous faut regarder un peu vers l'avenir; si nous pouvons faire un premier pas sans ennui et en connaissance de cause, nous devons le faire, dans l'intérêt public. Je ne m'oppose pas à ce qu'on fixe la limite à 65 pieds environ. Je n'y suis pas obstinément attaché, car c'est un peu plus que la longueur maximum des longs-courriers pour lesquels on peut obtenir des subventions depuis quelques années.

Le PRÉSIDENT: Pour les construire?

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Oui, pour les construire. La politique du gouvernement fédéral a changé au cours des dernières années et il accorde maintenant des subventions pour la construction de navires de n'importe quelle grandeur, en bois ou en acier. Par suite de ce programme de subventions, tous ces longs-courriers mesurent moins de 65 pieds; en éliminant cet article en entier, nous remédierions à une situation impopulaire et nous résoudrions le problème soulevé par le gouvernement de la Nouvelle-Écosse dans une lettre qu'il nous a envoyée sur le sujet.

Le ministère avait d'abord choisi de fixer la limite à 50 tonneaux, je crois, mais les représentants du ministère des Pêcheries de la Nouvelle-Écosse ont fait remarquer aux fonctionnaires du ministère que c'était un changement étrange, car certains bâtiments étaient un peu au-dessous de la limite, d'autres un peu au-dessus. J'aimerais que nous débattions et que, peut-être, le capitaine Morrison commente la suggestion que j'ai faite aux autres fonctionnaires du ministère pour trouver une limite raisonnable et pour résoudre ce problème.

Le sénateur KINLEY: Un instant, monsieur le président. L'article fixe la limite à 25 tonneaux, mais il me semble un peu ridicule d'embêter les petits pêcheurs. Ils le reconnaissent. Je soutiens qu'un bâtiment de moins de 100 tonneaux ne devrait pas servir à la pêche au large des côtes de Terre-Neuve ou de la Nouvelle-Écosse. Ils sont trop petits, ils sont engouffrés par les vagues, pour ainsi dire; toutes nos difficultés ont trait aux bâtiments de moins de 100 tonneaux. A notre avis, c'est un capitaine compétent et non un marin qui obtient un certificat sur la recommandation d'une personne, quelle qu'elle soit, qui doit commander un bâtiment de moins de 100 tonneaux.

N'oubliez pas qu'il existe en Nouvelle-Écosse une entente très satisfaisante. A ma connaissance, il ne s'y trouve aucun syndicat de pêcheurs. Ils s'entendent tous bien ensemble. Si vous créez des conflits entre pêcheurs et empaqueteurs, vous aurez des ennuis. Nos pêcheurs travaillent en collaboration et ils travaillent ensemble. Lors d'une séance du comité il y a quelques années, j'avais proposé, au sujet de cette clause de 150 tonneaux, avec l'appui du sénateur Smith (*Queens-Shelburne*), qu'il soit résolu de supprimer l'article 6 du bill.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): C'était en 1956.

Le sénateur KINLEY: En 1956. Mon attitude n'a pas changé depuis et les conditions n'ont pas changé non plus. Il ne faudrait pas placer sur le même pied

le capitaine d'un navire de 250 tonneaux et celui qui commande un bâtiment de 25 tonneaux, seulement parce que ce dernier détient un certificat. La proposition du sénateur Smith et du gouvernement de porter la limite à 65 tonneaux comporte des avantages, mais elle ne va pas assez loin.

C'est pour la cause de l'instruction, nous a-t-on dit. Croyez-vous que c'est servir la cause de l'instruction que d'ouvrir une porte et de la laisser ouverte pendant cinq ans? De plus, je ne voudrais pas que ces pêcheurs tombent de quelque façon sous la férule des empaqueteurs, qui font affaire à travers le Canada. Dernièrement, j'ai reçu une lettre d'un membre de la *Salt Fish Exporters' Association*, qui fait partie de la *Fish Packers Association* de Lunenburg.

Je crois qu'il retirera son objection, si nous lui donnons gratuitement un certificat, mais ce ne serait qu'un palliatif, je pense, et non un remède.

Nous devons protéger nos capitaines et nos marins, tel celui qui est venu nous conter l'autre jour cette histoire: mon père était un capitaine au long cours et un pêcheur; je me souviens que ma mère, une institutrice, lui enseignait la navigation à la lumière d'une lampe: quand il est devenu capitaine au long cours, il a pris le commandement de navires étrangers.

Il faudrait que ces certificats aient de la valeur. Surtout, pour faire la pêche en hiver, il faut utiliser des navires de plus de 100 tonneaux de jauge brute, car il est dangereux d'employer alors de plus petits bâtiments. Portez la limite à 100 tonneaux et il n'y aura plus aucun problème, je crois.

Le sénateur HOLLETT: Est-ce que le ministère consentirait à conserver l'article 114 et à ne pas le modifier par l'article 3 du bill, c'est-à-dire à laisser la limite à 150 tonneaux de jauge brute, jusqu'à ce qu'on ait pu étudier la question plus amplement? Je suis certain que ces dispositions toucheront de nombreuses personnes, à Terre-Neuve et au Labrador.

Le sénateur REID: Donnez-nous les raisons de ce changement.

M. MORRISON: Nous vous les avons données en partie à la première séance: on nous a rapporté, au cours des 13 dernières années divers accidents mettant en cause des bâtiments de pêche et nous croyons qu'il faut faire quelque chose.

Le sénateur REID: Étaient-ils le fruit de la négligence?

M. MORRISON: Il faut les attribuer à diverses causes, mais nous croyons que dans 80 p. 100 des cas, il me semble, il faudrait inculquer à ces hommes certaines notions pour les aider à prévenir les accidents de ce genre. Nous ne pensons pas pouvoir les éliminer complètement, mais nous croyons pouvoir en réduire le nombre.

Le sénateur BAIRD: Étaient-ils le fruit d'erreurs de navigation?

M. MORRISON: Ils étaient le résultat de diverses causes, telles les collisions, les incendies, les erreurs de navigation et, dans un petit nombre de cas, de manœuvre.

Le sénateur McLEAN: Je dois dire tout de suite que le nombre moyen d'accidents sur la baie de Fundy est plus bas que partout ailleurs au monde. Je connais la situation. Il est très rare qu'il se produise des accidents sur la baie de Fundy.

M. MORRISON: Nous parlions des accidents dans l'ensemble du pays.

Le sénateur McLEAN: Il est vrai que des moteurs à gazoline explosent parfois, sur un navire par exemple, mais cela se produit aussi en ville. D'autre part, les échouages y sont très rares. Dernièrement, il s'est produit un accident à un quai du gouvernement, qui aurait pu causer 50 pertes de vie, s'il s'était produit 20 minutes plus tôt, mais personne n'y a porté attention; pourtant, c'était un vrai accident.

M. MORRISON: On nous a rapporté que les bâtiments de pêche étaient impliqués dans des accidents une fois par semaine, en moyenne, sur l'une ou l'autre côte.

Le sénateur McLEAN: Sur la baie de Fundy?

M. MORRISON: Pas sur la baie de Fundy en particulier. Nous n'avons pas tenu compte des régions géographiques dans l'analyse de ces chiffres.

Le sénateur McLEAN: Les bâtiments deviennent plus gros, je le sais. Les Russes disposent de la meilleure flotte sur la côte, mais ils n'ont pas encore envahi la baie de Fundy. Ils ne nous y ont pas embêté du tout, mais ils font la pêche au large des côtes du Maine et de la Nouvelle-Écosse et plus au sud. Ils possèdent des bâtiments perfectionnés, plus perfectionnés que ceux de tous les autres pays. La flotte groupe des navires-hôpitaux, des navires de dépannage, des navires-manufactures et des ravitailleurs, mais ils ne sont pas encore venus sur la baie de Fundy.

M. MORRISON: A propos des accidents connus, nous avons découvert, à la lecture des rapports de 1960 à 1963, que 33 p. 100 des accidents sur lesquels nous avons reçu un rapport mettaient en cause des bâtiments de plus de 50 tonneaux de jauge brute, 25 p. 100, des bâtiments de 25 à 50 tonneaux de jauge brute, et 42 p. 100, des bâtiments de moins de 25 tonneaux de jauge brute.

Le sénateur McLEAN: Dans la baie de Fundy?

M. MORRISON: Non, nous n'avons aucun chiffre sur la situation dans la baie de Fundy.

Le sénateur REID: Sur la côte de l'Atlantique ou sur la côte du Pacifique?

M. MORRISON: Sur les deux côtes.

Le sénateur KINLEY: Vous découvrirez, je pense, que la plupart des accidents impliquaient des petits navires, qui faisaient la pêche en hiver, par mauvais temps.

J'ai reçu, monsieur le président, un mémoire de notre ingénieur, qui est très compétent et qui connaît bien l'industrie de la pêche. En voici le texte:

Lors d'une rencontre dans votre bureau, la semaine dernière, vous m'avez demandé de faire dactylographier les notes que vous y avez prises sur l'outillage des bâtiments de pêche.

Vous m'avez interrogé sur les instruments électroniques dont sont pourvus les chalutiers et nous avons mentionné les instruments suivants:

Postes radiotéléphoniques. A peu près tous les chalutiers en ont au moins un, quelques-uns des plus gros chalutiers en ont plus d'un. Les prix varient de \$700 environ, pour un petit poste d'une portée de 75 milles, jusqu'à \$2,000, pour un poste d'une portée de 400 à 500 milles. La *Maritime Tel. & Tel.* a le monopole de tous les appels téléphoniques en Nouvelle-Écosse, de sorte que les bâtiments de pêche sont tenus par la loi de s'adresser à un poste de la terre ferme, qui acheminera l'appel à destination par fil. Nous recevons ces appels à notre bureau par l'appareil de téléphone ordinaire.

Lorans (Abréviation anglaise de *long range aid to navigation*). La plupart des chalutiers ont au moins un *Loran*, mais certains en ont maintenant jusqu'à trois. Le navigateur n'en utilise qu'un à la fois. On en garde plus d'un, afin d'être certain qu'il y en aura au moins un en état de fonctionner. Quand les bâtiments de pêche ont commencé à utiliser ces appareils, après la guerre, ils provenaient tous d'avions de combat. Plusieurs de ces appareils sont encore en usage, mais on trouve sur le marché certains appareils commerciaux d'un modèle plus récent (à transistors). Les vieux appareils du temps de guerre coûtaient aussi peu que \$150, les nouveaux appareils commerciaux coûtent plus de \$1,500. La maison Kelvin-Hughes, qui n'offre pas encore un *Loran* dans le commerce, en mettra un sur le marché cette année; il se vendra à peu près au même prix.

Ces instruments servent à déterminer la position du navire sur l'océan, en faisant le point par relèvements des postes principaux et des postes satellites, situés tout le long de la côte. La portée des *Lorans* varie beaucoup avec la position, la température et les conditions atmosphériques, mais elle peut atteindre 500 milles.

Navigateur Decca. C'est un instrument de navigation d'un genre particulier, fabriqué seulement par la maison Decca et très utilisé, parce que très précis. A l'aide de cet instrument, on peut déterminer, à 50 pieds près, la position d'un bâtiment de pêche sur l'océan. Il est arrivé que des bâtiments de pêche, ayant perdu des racloirs à pétoncles au cours d'un voyage, les aient retrouvés dans d'autres racloirs au voyage suivant. Ils déterminent leur position au moyen d'un navigateur Decca.

La maison Decca s'occupe beaucoup d'entretien: elle est la seule maison qui peut voir à l'entretien de ces instruments. Elle ne vend pas ces appareils, mais les loue aux pêcheurs au prix de \$250 par mois environ.

Radar. Presque toutes les maisons spécialisées en électronique fabriquent des instruments de radar, que très souvent elles ne font que louer aux propriétaires de navires, à un prix qui comprend l'entretien. A peu près tous les bâtiments de pêche de plus de 60 pieds sont pourvus d'un appareil de radar. Il existe un grand choix de grosseurs et de marques. L'appareil dessine une image de l'entourage du navire, qui se trouve au centre; en faisant un cercle complet autour du navire, le rayon révèle tous les objets, tels les autres navires, la côte et même les bouées. Les instruments fonctionnent sur diverses échelles et leur portée est plus ou moins grande selon les besoins du navire. Naturellement, le radar est surtout utile la nuit et en période de brouillard, alors qu'il permet aux navires de conserver leur vitesse de croisière. Parfois, même, certains capitaines naviguent à toute vitesse, en s'en remettant uniquement au radar.

Sondeur. La plupart des bâtiments de pêche de plus de 40 pieds sont pourvus de sondeurs, dont les prix varient de \$160 à \$2,400.

Chercheur de poissons. C'est un sondeur d'un genre particulier, qu'on peut utiliser pour rechercher le poisson. On peut diriger le faisceau de l'instrument vers l'avant, l'arrière ou le côté du navire. Les appareils sont assez sensibles pour capter les rayons réfléchis par les bancs de poissons.

La plupart des bâtiments servant à la pêche des pétoncles et des gros poissons de fond utilisent ces chercheurs de poissons. Ici encore, il existe un grand nombre de marques et de modèles différents, dont le prix varie énormément. Aucun des chalutiers qui nous sont familiers ne dispose d'un électricien du bord, affecté uniquement à ce travail. C'est surtout le capitaine, semble-t-il, qui s'occupe des appareils électroniques...

Vous pouvez vous rendre compte du travail que le capitaine doit accomplir sur ces gros chalutiers. Il lui faut être très compétent.

...Il semble que le mécanicien du bord s'occupe des générateurs, de l'éclairage, des canalisations d'électricité et le reste, accomplissant ainsi le travail d'un électricien, et que le capitaine veille sur les appareils électroniques. Les capitaines de plusieurs bâtiments de pêche n'ont aucune connaissance systématique des principes de la navigation conventionnelle et ne peuvent même pas utiliser un sextant ou voyager à l'estime. Ils ont grandi avec les appareils électroniques et ils s'en servent presque toujours.

Les chalutiers les plus récents sont pourvus d'un pilote automatique. Plusieurs navires en sont pourvus. Les pilotes automatiques ne sont nullement des appareils électroniques. Ce sont le plus souvent des appareils à commande mécanique, parfois à commande hydraulique.

Ces choses démontrent que le gros chalutier est un bâtiment très perfectionné, dont le capitaine doit être très compétent. Il a sous sa charge des appareils d'une valeur de \$250,000 et il travaille en collaboration. Il doit pouvoir diriger des hommes et il doit pouvoir produire, car il ne demeurera pas là. Nous désirons qu'il soit compétent, mais pourquoi embêter le capitaine d'un petit bâtiment de 25 tonneaux et lui donner un certificat, sur recommandation d'un témoin qui répondra de sa compétence. C'est porter atteinte à sa liberté. Vous savez que les gens ont la liberté à cœur aujourd'hui. Ils s'opposent à une trop grande ingérence du gouvernement. Le président Eisenhower ne disait-il pas que le meilleur gouvernement est le gouvernement qui s'ingère le moins.

Le PRÉSIDENT: C'est aussi l'avis du sénateur Goldwater.

Le sénateur KINLEY: Le sénateur Goldwater se débrouille bien. De toute façon, il exprime l'insatisfaction des gens. On trouve sur la côte 24,000 pêcheurs (et c'est un chiffre conservateur), qui travaillent individuellement. Si le gouvernement s'en mêle, il faudra des inspecteurs pour faire la surveillance; il y aura échange de courrier et il faudra par conséquent embaucher plusieurs autres fonctionnaires. Mon ami n'est pas de cet avis, mais je ne vois pas pourquoi. Il ne faudrait pas que les fonctionnaires se créent un royaume. La commission qui a étudié la question s'y est fortement opposée. Nous voulons nous débrouiller tout seuls un peu. Quand nous allons à la pêche, nous demandons à un Indien de nous guider à travers les bois. Il sait où aller et ces pêcheurs savent aussi où aller. On a peut-être soulevé ce point, mais un navire de 100 pieds, c'est un navire de 150 tonneaux de jauge brute. C'est ce qui nous intéresse maintenant. Fixer la limite à 65 pieds, c'est la fixer un peu trop bas, je crois.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Ce n'était qu'un point de départ pour la discussion. Il serait peut-être utile, en particulier pour ceux qui ne connaissent pas aussi bien la mer que le sénateur Kinley, que je donne les deux catégories de navires auxquelles je pense. L'un des éléments que nous voulions ajouter, conformément à la suggestion du sénateur Kinley, provoquerait l'élimination d'une catégorie entière et ajouterait une catégorie qui n'est pas présentement touchée. Au cours des dernières années, les bâtiments destinés à la pêche aux pétoncles se sont multipliés. L'industrie a pris une ampleur sans précédent. Ces très riches ressources, ignorées il y a quelques années, sont maintenant exploitées au moyen de navires qui seront touchés, mais qui n'ont pas été touchés jusqu'à présent.

J'ai consulté la liste des navires enregistrés et j'en ai trouvé un, dont le port d'attache est Liverpool, qui est l'exemple typique du chalutier affecté à la pêche aux pétoncles. Le *Flying Cloud*, qui mesure 83 pieds et dont la jauge brute est de 142 tonneaux, a connu de grands succès depuis sa mise en service l'an dernier. Ce chalutier emploie des personnes non spécialisées, dont le rôle principal est d'écailler (le mot a un sens technique) les moules pour en retirer la chair, qui constitue la pétoncle. On trouve à bord des étudiants d'écoles secondaires et d'autres personnes, qui peuvent gagner beaucoup d'argent, avec un peu de dextérité manuelle. Ils sont 15 ou 18 à bord et ils ne sont rien de plus que des passagers.

Nous pourrions peut-être considérer ces navires comme des navires à passagers et on s'inquiète, je crois, de la sécurité en mer dont devrait faire foi le certificat délivré à celui qui a charge de ces personnes. Ces navires sont ordinairement la propriété d'individus ou de petits groupes de personnes. Plusieurs des navires de cette catégorie seront touchés, même avec la nouvelle limite de 100 tonneaux. Il existe une autre catégorie de navires, que ces derniers ont

remplacés, construits en vertu du programme de subventions mentionné plus tôt. Le *Pat and David*, 56.5 pieds de longueur et 54 tonneaux de jauge brute, en est un exemple que je connais très bien. Il y a quelques années, ces petits long-courriers faisaient plus de sorties l'hiver qu'ils n'en font aujourd'hui. Les conséquences furent parfois désastreuses. Un jour, deux ou trois de ces long-courriers ont sombré en tentant de rentrer à Lockport. Ils s'étaient aventurés au large en hiver, alors qu'ils n'auraient pas dû, mais c'était pour ces pêcheurs le seul moyen de gagner leur vie; autrement, ils seraient demeurés à la maison, à sommeiller dans leurs berceuses. Quatre ou cinq membres d'équipage ont perdu la vie. Ce fut une tragédie.

Peu de navires de cette catégorie peuvent s'aventurer en mer, au cours des tempêtes ordinaires de l'hiver. Ils doivent demeurer au port. Ce sont par conséquent des navires de bon temps et je crois qu'il n'est pas aussi nécessaire qu'ils soient commandés par un capitaine breveté. Si la limite était portée à 100 tonneaux, il ne serait plus nécessaire d'étendre la portée de la loi à cette catégorie.

Je voudrais souligner autre chose: si nous portons la limite à 100 tonneaux, comme l'a proposé le sénateur Kinley, je crois qu'il faudra aussi relever en conséquence les qualités exigées du candidat à un certificat de capitaine. Je ne crois pas qu'il faille accorder à quelqu'un qui s'est promené sur la baie avec un homardier de 10 tonneaux un certificat de capitaine qui lui permettrait de prendre en charge l'un de ces chalutiers de 140 tonneaux affectés à la pêche aux pétoncles. Je crois cependant qu'un homme qui a servi sur le *Pat and David* ou sur un bâtiment du genre devient réellement compétent au bout d'un an. Il sera assez compétent pour prendre la commande de n'importe quel homardier ou chalutier affecté à la pêche aux pétoncles et il sera assez compétent pour être embauché par la *Lockport Company*. Je demande aux fonctionnaires du ministère d'étudier la possibilité de rendre plus sévères, en ce qui concerne la jauge, les conditions à remplir par ceux qui désirent obtenir automatiquement un certificat. Ce serait accroître la valeur du certificat.

Le PRÉSIDENT: Vous pensez aux bâtiments de 10 tonneaux?

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Oui, car on trouve dans cette catégorie beaucoup de petits homardiens, qui ne s'aventurent pas en mer.

Le sénateur KINLEY: Je crois que nous allons quelque part, mais permettez-moi de dire que la jauge des petits bâtiments qui font la pêche aux pétoncles est de moins de 100 tonneaux. Je connais la situation à Digby et les choses vont de mieux en mieux à Lockport, mais la pêche aux pétoncles est déjà florissante à Lunenburg et à Yarmouth. Ils utilisent des bâtiments de 100 pieds de longueur, c'est-à-dire de 150 tonneaux. C'est l'espace occupé par les moteurs qui explique cette longueur. J'ai reçu une lettre de M. Lawrence Free, l'un des plus importants pêcheurs de pétoncles; il n'est pas membre de la *Fish Packers Association* comme le prétendait M. O'Brien l'autre jour. Il est beaucoup plus catégorique que je ne le suis.

A propos de la situation à Lunenburg, j'ai reçu un télégramme du président de la *Salt Fishing Association*, dont les propos me semblent démodés. De toute façon, il prétend qu'il est mauvais que le gouvernement s'impose aux individus, qui doivent demeurer libres, que cette ingérence serait compréhensible si elle était motivée, mais qu'elle ne l'est pas, parce que nous allons délivrer ces certificats pendant cinq ans. C'est ce qu'il me disait l'autre jour. Ces certificats doivent être un gage de la valeur des capitaines de ces bâtiments, qui portent tous ces instruments, de ces bâtiments très perfectionnés, mus par des moteurs de 600, 700 ou 800 chevaux. J'ai l'appui de la *Master Mariners' Association*. Un bâtiment de pêche de 100 pieds peut affronter les rigueurs de l'hiver.

Il ne leur est arrivé aucun accident grave, si ce n'est par suite du mauvais temps ou d'incendies, qui naissent dans la chambre des machines. De nos jours, avec les appareils dont ils disposent, ils peuvent survivre à un incendie. Dans la baie de Fundy, ceux qui sont demeurés en mer par mauvais temps, ceux qui sont restés en mer, ont survécu, mais ceux qui se sont aventurés dans les bas-fonds pour tenter de rentrer au port s'y sont perdus.

Le PRÉSIDENT: On a fait deux suggestions... Nous en sommes encore à l'article 3.

Le sénateur KINLEY: Occupons-nous de l'article 3, car il affecte les autres articles. Les navires de 100 pieds de longueur sont des navires de 150 tonneaux environ.

Le PRÉSIDENT: On a fait, je crois, trois propositions à propos de l'article 3. D'abord, de porter la limite, c'est-à-dire la longueur limite, à 65 pieds; ensuite de la porter à 100 tonneaux et enfin de n'y rien changer.

Le sénateur BAIRD: Cent pieds.

Le sénateur KINLEY: Cent pieds.

Le PRÉSIDENT: Et 65 pieds.

Le sénateur KINLEY: 150 tonneaux.

Le PRÉSIDENT: Je ne connais rien à la mer, comme la plupart des membres du comité. Je crois que le sénateur Smith a proposé de porter la limite à 65 pieds. Vous avez proposé de la porter à 100 pieds.

Le sénateur KINLEY: Cent pieds, c'est mieux que rien, mais je préférerais n'y rien changer.

Le PRÉSIDENT: En troisième lieu, on a proposé de ne rien changer à la loi. Les représentants du ministère pourraient peut-être nous donner leur point de vue sur le sujet.

Le sénateur McLEAN: A mon avis, il n'y a aucune raison de changer la loi.

Le PRÉSIDENT: Vous appuyez la troisième proposition.

Le sénateur HOLLETT: Elle est maintenant à 150 tonneaux.

Le sénateur KINLEY: Parlez-vous de jauge brute ou de jauge nette?

M. MORRISON: De jauge brute.

Le sénateur HOLLETT: Est-ce que le ministère s'opposerait à ce qu'on ne change rien à l'article? L'industrie de la pêche connaît présentement une période de transition entre notre génération et la génération actuelle.

M. MACGILLIVRAY: On a prétendu qu'il faudrait étudier la question plus amplement, mais je rappelle, vous vous en souvenez certainement, que la question a été soulevée en 1956 et que nous l'étudions depuis ce temps. C'est à des fins de sécurité que nous proposons cet amendement. C'est un fait qu'il s'est produit au Canada de nombreux accidents impliquant des bâtiments de pêche, attribuables très souvent, dans une grande proportion des cas selon nous, au fait que le capitaine n'avait pas la formation nécessaire pour diriger un navire de cette grosseur. On a fait deux suggestions, dont la première est de modifier à l'article 3 la limite de 25 tonneaux de jauge brute. Le ministère ne nous a donné aucun ordre sur une augmentation à 100 pieds, 100 tonneaux ou 150 tonneaux.

Le sénateur REID: Pourquoi avez-vous choisi de fixer la limite à 25 tonneaux?

M. MACGILLIVRAY: Il est inexact de dire qu'on avait mis "150 tonneaux", parce qu'il n'y avait pas de limite. Les navires affectés uniquement à la pêche, quel qu'en soit la jauge, ne sont pas tenus d'avoir à leur bord des capitaines brevetés et nous nous proposons de délivrer un certificat qu'il sera beaucoup plus facile d'obtenir, même pour celui qui devra subir un examen; l'examen

sera beaucoup plus simple que celui que doit présentement subir le candidat au brevet de capitaine. C'est un certificat nouveau genre qui exigera moins du candidat que le brevet actuel de capitaine. Les règlements que le ministère adoptera conformément à l'article 116A ont été étudiés par le Conseil des pêcheries, qui a convenu que le certificat était assez facile à obtenir pour que ces pêcheurs puissent l'obtenir.

Le sénateur HOLLETT: Pourriez-vous me donner le pourcentage des accidents... Quel est le pourcentage des accidents impliquant des bâtiments de pêche?

M. MORRISON: Nous n'avons pas comparé le nombre des accidents impliquant des bâtiments de pêche au nombre total des accidents impliquant des navires utilisés à des fins commerciales. Nous n'avons pas fait cette comparaison.

Le sénateur McLEAN: Ne croyez-vous pas que vous auriez dû la faire?

Le sénateur KINLEY: Le capitaine d'un petit navire sait très bien qu'il ne peut pas, sans danger, se placer sur la route d'un gros bâtiment. Les capitaines de bâtiments de pêche et même de yachts savent qu'il faut se tenir loin des paquebots en période de brouillard ou en subir les conséquences. Ils connaissent leur position, par l'écho. Vous savez que le son parcourt un mille en cinq secondes. Ils sont comme des Indiens en forêt. Ne les embêtez pas.

M. MORRISON: A propos de comparaisons, nos statistiques démontrent qu'un grand nombre d'accidents n'ont pas été rapportés, qui devaient l'être et il est par conséquent inutile de comparer les deux, car il est impossible de se fier absolument aux statistiques de base. L'image en serait faussée.

Le sénateur KINLEY: Vous avez raison. Le capitaine d'un bâtiment de pêche affecté à la pêche n'a pas besoin d'un certificat, mais il lui en faut un si le bâtiment est affecté à une autre tâche. La situation n'est plus la même. Les exigences sont différentes; elles sont à la mesure d'une époque scientifique. Si vous autorisez un homme à prendre la direction d'un bâtiment de 150 tonnes, il aura charge de biens de grande valeur et il aura sous ses ordres 20 ou 30... au moins 20 hommes. Il faut qu'il soit compétent et il devrait être breveté. Mais votre façon de procéder n'est pas tout à fait juste; il faudrait procéder de façon plus scientifique.

M. MACGILLIVRAY: C'est ce dont je voulais parler. Dans le bill, il fallait tenir compte de ceux qui sont actuellement capitaines.

Nous avons employé les termes les plus généraux. Présentement, celui qui est capitaine ou qui commande un homardier de 10 tonnes peut légalement devenir capitaine du plus gros bâtiment de pêche qui existe; et comme ce fut toujours le cas quand nous avons proposé des changements dans l'octroi de certificats aux officiers des navires, nous proposons dans ce bill que ceux qui seront touchés par ces changements conservent leur grade pendant toute leur vie, sans avoir à subir d'examen; c'est-à-dire qu'ils obtiendront un certificat de service qui les autorisera à conserver leur poste actuel.

Le sénateur KINLEY: Mais vous n'avez pas fermé cette porte; elle demeurera ouverte pendant cinq ans encore.

Le PRÉSIDENT: Nous devrions peut-être, pour plus de clarté, étudier un article à la fois; autrement nous passerons continuellement de l'un à l'autre.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Monsieur le président, en guise de solution, je suggère ce compromis: je propose de remplacer les mots «vingt-cinq» du paragraphe b) de l'article 3 par le mot «cent». Le paragraphe b) deviendrait:

«les navires dont la jauge brute n'excède pas cent tonnes...»

Le sénateur KINLEY: D'accord, mais le ministère acceptera-t-il ce changement?

Le PRÉSIDENT: Après tout, sénateur Kinley, nous sommes le Sénat du Canada. Nous pouvons naturellement demander aux fonctionnaires leur point de vue sur cet amendement, mais je ne crois pas que les fonctionnaires du ministère aient qualité pour discuter avec nous de questions de politique. C'est à M. Macgillivray d'y voir.

Le sénateur HOLLETT: Ces dispositions ne s'appliqueraient qu'aux bâtiments affectés à la pêche?

Le PRÉSIDENT: Oui, l'ensemble de l'article. Je ne voudrais pas vous mettre mal à l'aise, monsieur Macgillivray.

M. MACGILLIVRAY: De rien, monsieur. A propos des 100 tonneaux, nous n'avons reçu aucun ordre sur le sujet. On nous a donné ordre d'appuyer, au nom du ministère, le projet d'amendement du sénateur Smith, qui veut porter la limite à 65 pieds de longueur. La porter à 100 tonneaux, ce serait aller beaucoup plus loin.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Quelle serait la longueur correspondante?

M. MACGILLIVRAY: Oh, je crois que l'augmentation serait considérable. Un navire de 65 pieds, avons-nous calculé, est un navire de 50 à 55 tonneaux environ. Un navire de 100 tonneaux est deux fois plus gros, mais naturellement, comme vous le dites monsieur le président, nous sommes à vos ordres.

Le sénateur KINLEY: J'appuie la proposition.

Le sénateur MCCUTCHEON: Mettons la question aux voix.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous poursuivre la discussion?

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Si nous n'acceptons pas le projet d'amendement, on en viendra finalement à supprimer l'article complètement.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes prêts à mettre la question aux voix. Le sénateur Smith a proposé, avec l'appui, semble-t-il, de plusieurs sénateurs, de remplacer les mots «vingt-cinq» du paragraphe b) de l'article 3 par le mot «cent». Êtes-vous d'accord?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: Proposition adoptée. Maintenant, nous pourrions peut-être passer à l'étude de l'article 5, qui concerne les certificats que doivent détenir les capitaines et les lieutenants de bâtiments de pêche, et du projet d'amendement.

M. MACGILLIVRAY: Comme j'allais l'expliquer, à propos du projet d'amendement, monsieur, le sénateur Kinley est d'avis, si l'on s'en tient à ses remarques, que nous allons trop loin dans notre projet d'amendement à l'article 116B, parce que nous accorderons des certificats de service à des marins qui sont présentement en service sur de très petits bâtiments et qui pourront ainsi devenir capitaines de très gros navires. Présentement, ces marins peuvent devenir capitaines de ces navires et, comme je l'ai dit, nous demeurons fidèles à la politique du ministère en pareil cas, qui consiste à ne pas porter atteinte aux droits acquis des individus. Je devrais peut-être plutôt parler des droits futurs des individus ou des droits d'individus qui viendront. Nous vous soumettons ce projet d'amendement à des fins de sécurité.

Le sénateur KINLEY: Il n'y a pas d'avenir pour la pêche littorale.

Le sénateur MCLEAN: Où prendrez-vous les professeurs?

Le sénateur KINLEY: C'est ce qu'ils font en Nouvelle-Écosse, je crois.

M. MORRISON: On trouve quelques écoles au Nouveau-Brunswick.

Le sénateur REID: Qu'advient-il de ceux qui agissent déjà comme capitaines, sans détenir un certificat? Comment cela les touchera-t-ils?

M. MCGILLIVRAY: Ils ne seront pas touchés. Ceux qui sont déjà capitaines ou lieutenants de bâtiments de pêche obtiendront un certificat qui leur per-

mettra de conserver leur poste; ceux qui agiront comme capitaines ou lieutenants d'ici le premier jour de décembre de cette année pourront obtenir le certificat, sans examen, en en faisant la demande dans les cinq ans.

Le sénateur KINLEY: Cet amendement modifiera-t-il la situation?

M. MORRISON: Je ne le crois pas, monsieur.

Le sénateur KINLEY: Ne croyez-vous pas qu'il serait préférable de leur permettre de conserver leur poste pendant 5 ans, sans leur accorder un certificat en bonne et due forme?

M. MORRISON: Nous procédons ainsi, parce qu'il s'est toujours trouvé dans le passé parmi les intéressés des personnes qui attendaient pour faire la demande d'un certificat; nous leur accordons 5 ans au cas où nous en oublierions, qui se présenteraient plus tard.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Je me demande, monsieur le président, si on pourrait me donner la position du ministère, s'il en est une, sur la suggestion que j'ai faite il y a quelque temps: j'ai proposé de rendre plus sévères les conditions à remplir par celui qui est en service sur un bâtiment de 10 tonneaux et qui permuterait soudainement d'un bâtiment de 7 tonneaux à un autre de 100 tonneaux. Il nous faut maintenant étudier, semble-t-il, la question des 25 tonneaux.

M. MORRISON: Nous avons fixé la limite à 10 tonneaux, aux fins d'octroi d'un certificat de service, en rapport avec les 25 tonneaux, parce qu'il se pourrait que le propriétaire d'un bâtiment de 10 ou 12 tonneaux s'achète un jour un bâtiment de plus de 25 tonneaux de jauge brute.

Le sénateur KINLEY: L'avenir de celui qui est en service sur un bâtiment de 100 tonneaux est maintenant assuré. Vous considérez séparément, comme il se doit, la pêche littorale et la grande pêche. La grande pêche est très florissante, mais la pêche littorale ne survivra pas longtemps sans la limite de 12 milles.

Le PRÉSIDENT: Croyez-vous qu'en remplaçant les 25 tonneaux par cent tonneaux, à l'article 3 b), il aurait aussi fallu fixer une limite de 10 tonneaux?

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Il serait illogique, je pense, de laisser la limite si bas. A mon avis, nous devrions relever les exigences.

Le sénateur HOLLETT: N'y a-t-il pas autant de dangers à diriger un navire de 10 tonneaux qu'un autre de 100 tonneaux?

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*). Non.

Le PRÉSIDENT: A-t-on suggéré de porter la limite de 10 à 25 ou quelque chose du genre?

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Ainsi il s'appliquerait à cette catégorie de longs-courriers dont j'ai parlés; si nous ne le modifions pas, il n'y aura aucune exigence, ce qui est illogique.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter l'article 3, tel que modifié?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: Pour ce qui est de l'article 5 du bill, je crois qu'il n'y avait aucune question au sujet du nouvel article 116A lui-même, n'est-ce pas?

Le sénateur KINLEY: Il y a le problème de l'ingérence gouvernementale; ils peuvent adopter des règlements conformément à la loi.

Le PRÉSIDENT: Et...

Le sénateur KINLEY: Et le gouvernement n'a pas à s'ingérer dans les affaires de ceux qui utilisent des bâtiments de moins de 100 tonneaux.

Le PRÉSIDENT: Les articles 3 et 5 forment un tout. Allons-nous adopter l'article 5? Je vais relire le texte de l'amendement et celui du nouvel article 116B, mais il nous faut d'abord décider si nous allons adopter l'article 116A, proposé à l'article 5 du bill.

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: Alors je vais relire le texte du nouvel article 116B:

(1) Sur demande au ministre, toute personne qui est un citoyen canadien et toute personne qui est un immigrant «reçu» au sens de la Loi sur l'immigration ont droit à

- a) un certificat de service à titre de capitaine de pêche, ou
- b) un certificat de service à titre de lieutenant de pêche si, pendant les cinq années précédant la date de ladite demande et avant le premier jour de décembre 1965, elles ont été en service pendant une saison de pêche, à titre de capitaine ou de lieutenant de pêche, selon le cas, sur un bâtiment de pêche canadien de plus de dix tonneaux de jauge brute et si elles sont en mesure de fournir au ministre la preuve satisfaisante de leur expérience et de leur capacité.

(2) Un certificat délivré à un immigrant «reçu» conformément au paragraphe (1) est valide pour la période que peut déterminer le ministre.

(3) Au présent article et à l'article 116A, l'expression «bâtiment de pêche» comprend un bâtiment utilisé pour le transport au rivage de la prise d'autres bâtiments.

Est-ce que quelqu'un suggère de remplacer le mot «dix» par les mots «vingt-cinq»?

Le sénateur KINLEY: Je ne sais trop. Nous manquons de logique, je pense. Nous disposerons maintenant d'une bonne description des qualités requises du capitaine breveté et nous ne voulons pas, je pense, qu'il soit possible à un marin qui n'a servi que sur un bâtiment de 10 tonneaux d'obtenir un certificat. Le petit long courrier ordinaire mesure de 40 à 42 pieds, ce qui correspond à 25 tonneaux. En guise de solution, je propose de remplacer le mot «dix» par les mots «vingt-cinq».

Le sénateur MOLSON: Monsieur le président, puis-je demander pourquoi il est nécessaire d'octroyer un certificat dans ce cas? Cet homme recevra un certificat sans réserve. Quand on octroie des certificats dans d'autres champs d'activité, on pose souvent certaines réserves. Apparemment, on se propose dans ce cas d'accorder au marin qui obtiendra présentement un certificat parce qu'il aura passé une année en mer ou qu'il aura pêché pendant un an sur un bâtiment de 10 tonneaux...

Le PRÉSIDENT: Au capitaine ou au lieutenant.

Le sénateur MOLSON: Oui... un certificat sans réserve. Ce n'est pas l'usage dans plusieurs autres domaines. On pose souvent certaines réserves. Ne serait-il pas sage de limiter la portée d'un certificat à une certaine catégorie de navires?

M. MACGILLIVRAY: Présentement, ce marin peut légalement devenir capitaine d'un bâtiment de pêche de 400 tonneaux ou de n'importe quelle jauge. Naturellement, les propriétaires ne lui confieront pas le navire à moins qu'il ne soit compétent. Nous voulons que la loi lui conserve ce droit, mais je ne crois pas que les propriétaires en seront pour autant plus disposés qu'ils ne le sont aujourd'hui à lui confier un navire, s'il n'est pas compétent.

C'est l'usage, comme je l'ai dit, quand nous proposons d'imposer de nouvelles restrictions à l'emploi d'individus en mer; nous essayons de ne pas modifier la position de ceux qui sont présentement en service ou qui pourraient l'être.

Le sénateur REID: Quel article avez-vous lu?

Le PRÉSIDENT: C'était le projet d'amendement, l'article 116B, qui viendra immédiatement après l'article 116A. Le sénateur Smith, je pense, a proposé

de remplacer les mots «10 tonneaux» par les mots «vingt-cinq tonneaux». Voici ce que deviendrait le nouvel article:

...si, pendant les cinq années précédant la date de ladite demande et avant le premier jour de décembre 1965, elles ont été en service pendant une saison de pêche, à titre de capitaine de pêche ou de lieutenant de pêche, selon le cas, sur un bâtiment de pêche canadien de plus de vingt-cinq tonneaux de jauge brute et si elles sont en mesure de fournir au ministre la preuve satisfaisante de leur expérience et de leur capacité.

Cet amendement vous satisfait-il?

Le sénateur KINLEY: Il s'agit maintenant de savoir s'il faut lui enseigner son métier sur un petit bâtiment ou sur un bâtiment sur lequel il a déjà navigué. Je ne sais trop ce qu'il en est.

Le PRÉSIDENT: Il n'est pas question de lui enseigner quoi que ce soit. Il a droit à un certificat.

Le sénateur KINLEY: Très bien, mais devrions-nous continuer... nous ne voulons pas ajouter quelque chose de nouveau, car la limite est fixée à 150 tonneaux par la loi. Nous modifions la loi. Quelles seront les qualités exigées de celui qui voudra recevoir un certificat, si un certificat ne lui est pas nécessaire pour faire du service sur un bâtiment de moins de 100 tonneaux? Quels devront être ses états de service? Il faudrait, je pense, qu'il ait été en service sur un bâtiment de haute mer assez gros.

Le PRÉSIDENT: Je ne sais pas si je puis vous répondre, mais ce serait un amendement à l'article 5 du bill. Les seules personnes touchées par l'article 116B sont celles qui ont déjà navigué sur des bâtiments de 100 à 150 tonneaux.

Le sénateur KINLEY: C'est bien.

Le sénateur BAIRD: A-t-on répondu à la question du sénateur Molson?

Le sénateur MOLSON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Acceptez-vous de porter la limite à 25 tonneaux? Y en a-t-il qui s'y opposent?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: Cela met-il fin à l'étude des articles 3 et 5, qui sont peut-être les plus controversés du bill?

Le sénateur KINLEY: Quelle latitude ce bill accorde-t-il au ministre? On a toujours accordé au ministre beaucoup de latitude, quand il s'agissait de permettre à un navire étranger d'accomplir une certaine tâche; ce bill modifie tout à fait la situation sur le Saint-Laurent. Quelle latitude lui accorde-t-on?

Le PRÉSIDENT: Vous parlez de ces articles seulement?

Le sénateur KINLEY: Non. Je profite de la présence des représentants du ministère pour poser cette question: quelle latitude accorde-t-on au ministre? S'il le désire, le ministre peut autoriser l'entrée d'un étranger, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Certainement. Qu'allons-nous faire, maintenant que nous avons terminé l'étude des articles 3 et 5? Allons-nous poursuivre l'étude des articles les uns après les autres?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: Article 1. Personne ne formulera des critiques dans ce cas, je pense. M. Macgillivray pourrait peut-être nous l'expliquer.

M. MACGILLIVRAY: Cet article modifie des définitions données par la loi, afin de donner suite à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (1960), dont nous parlerons. Chacun de ces changements est nécessaire pour donner suite aux dispositions de la nouvelle convention. Rien n'y prête à controverse, je pense.

Le sénateur REID: Le paragraphe (25) est nouveau, n'est-ce pas? Le voici:

«Bâtiment de pêche» ou «bateau de pêche» désigne un navire utilisé pour la capture du poisson, des baleines, des phoques des morses ou autres richesses vivantes de la mer, qui ne transporte ni passagers ni cargaison.

M. MACGILLIVRAY: Oui, sénateur, c'est la définition que donne d'un bâtiment de pêche ou d'un bateau de pêche la convention. Naturellement, la convention pose des exigences un peu différentes pour les bâtiments de pêche. Elles sont moins rigoureuses que pour les navires de charge et les navires à passagers.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter l'article 1?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: Et l'article 2?

M. MACGILLIVRAY: Je crois, monsieur, que M. Baldwin a très bien expliqué l'article 2 quand il a dit qu'il avait pour but de permettre au gouverneur en conseil d'établir des règlements au sujet de l'octroiement de permis aux petits bâtiments.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit surtout de bateaux de plaisance, n'est-ce pas?

M. MACGILLIVRAY: Dans la plupart des cas, mais quelques autres bâtiments seront aussi touchés.

Le sénateur KINLEY: Plusieurs personnes de l'Ouest s'opposaient à l'imposition d'une amende de \$500 ou d'une peine de prison maximum de six mois. On les trouvait trop sévères. L'amende était de \$100 précédemment, n'est-ce pas?

M. MACGILLIVRAY: Oui, monsieur.

Le sénateur KINLEY: C'est une grosse différence pour un pêcheur qui...

Le PRÉSIDENT: N'oubliez pas ce qu'on nous a dit, sénateur: l'amende avait été fixée à \$100 en 1915 et elle est portée à \$500 ou à six mois de prison au maximum pour que la sanction soit conforme aux dispositions qui...

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Cet article s'applique surtout aux bateaux de plaisance que leurs propriétaires refusent d'enregistrer. Il leur faut prendre des mesures énergiques à leur sujet. Il ne s'agit nullement de l'industrie de la pêche.

Le PRÉSIDENT: Je crois que les personnes de la côte ouest qui s'y opposaient ne se rendaient pas compte que ces dispositions ne touchaient nullement leur industrie.

Le sénateur REID: C'était le problème du sénateur Reid. Ce sont ses commentants qui s'opposaient à l'imposition de l'amende de \$500. Vous vous en souvenez, sénateur?

Le sénateur REID: Oui.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Je crois qu'on leur a très bien fait comprendre la chose, qu'on leur a expliqué la situation.

Le PRÉSIDENT: Oui. L'article traite de l'enregistrement des navires. Allons-nous adopter l'article 2?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: Nous avons étudié l'article 3. C'est au sujet de l'article 4 que de nombreuses personnes de la Colombie-Britannique ont fait des représentations, entre autres les mécaniciens de marine, les capitaines et les propriétaires de remorqueurs. Je ne sais si les propriétaires de remorqueurs partageront mon avis, mais il me semble que les choses dont se plaignent les uns et les autres se contrebalancent plus ou moins. Certains s'opposaient à un paragraphe qui ne leur était pas d'un grand secours; d'autres, à un autre paragraphe qui ne leur était d'aucun secours.

Le sénateur KINLEY: Ils ont accepté que l'exemption s'applique à tous les navires dont la puissance nominale est d'au plus 15 chevaux.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): On a exprimé deux points de vue: certains ont prétendu que cette mesure réduirait au chômage des centaines d'hommes, mais les propriétaires de remorqueurs ont ramené ce chiffre à 18. Je crois que le ministère partageait l'avis de ces derniers. En est-il ainsi?

M. MACGILLIVRAY: Oui, monsieur.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Il s'agit de décider qui croire. Ceux qui prétendent que cette mesure réduira au chômage des centaines d'hommes ont adopté, a-t-on dit, le point de vue le plus pessimiste. Il s'agit pour nous de choisir ceux qui nous fournissent les meilleures preuves. Personnellement, je ne suis pas au courant de la question et il m'est difficile d'exprimer un point de vue.

Le sénateur KINLEY: On a dit que les propriétaires de ces remorqueurs faisaient faire les réparations à terre. Le ministre a qualité pour résoudre les cas incertains. Je ne me hasarderai pas à exprimer un point de vue, car je ne suis pas très renseigné sur les remorqueurs de la côte ouest.

M. MACGILLIVRAY: Permettez-moi d'ajouter que le ministère s'est préoccupé, ici encore, de la sécurité et non des relations ouvrières-patronales. Nous essayons toujours de ne pas nous engager sur ce terrain. Nous espérons qu'ils pourront régler entre eux leurs difficultés, par la négociation, mais nous sommes enclins à partager l'avis des propriétaires de remorqueurs sur le nombre de personnes que ce paragraphe réduira au chômage: il n'y en aurait que 18. L'autre paragraphe est celui qui favorise les mécaniciens de marine, en créant pour eux plus d'emplois. Je ne sais s'il est vrai que les désavantages se contre-balanceront les uns les autres ou si l'une des catégories de travailleurs en profitera plus que l'autre à la longue.

Le sénateur KINLEY: Vous marquez un point pour les puissants, dans le cas présent. C'est le problème des deux mécaniciens dans la même chambre des machines.

M. MACGILLIVRAY: Oui.

Le sénateur MOLSON: On a déclaré, je crois, que les petits bâtiments dont nous parlions n'avaient jamais eu à rapporter une panne de moteur et que le chômage n'existait pas chez les mécaniciens de remorqueurs de la Colombie-Britannique. On a même prétendu, je crois, qu'il se peut qu'il y ait une pénurie de ces travailleurs aujourd'hui.

Le PRÉSIDENT: Oui, je pense que c'est exact. J'ai été impressionné par le témoignage de M. Cumyn, le directeur du bureau des règlements sur la navigation. Il est présentement en Europe, je pense.

M. MACGILLIVRAY: Oui.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter le paragraphe (1) de l'article 4?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: Et le paragraphe (2)?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: Nous avons étudié l'article 5. Nous avons adopté le nouvel article 116A et l'article 116B, après avoir porté la limite de 10 à 25 tonneaux.

Le sénateur REID: Pourquoi utilise-t-on les mots «sujets britanniques» plutôt que les mots «citoyens canadiens»?

Le sénateur KINLEY: Les mots «sujets britanniques» s'appliquent à tous.

M. MACGILLIVRAY: Il est d'usage dans les pays du Commonwealth de reconnaître les certificats délivrés par les autres pays membres, comme le prévoit d'ailleurs la *Commonwealth Merchant Shipping Agreement*. Nous avons toujours délivré des certificats aux sujets britanniques qui ne sont pas citoyens canadiens, en vue d'assurer le sort des immigrants «reçus» qui agissent comme capitaines de bâtiments de pêche.

Le sénateur REID: En trouve-t-on plusieurs dans cette catégorie?

M. MACGILLIVRAY: Je ne le crois pas. On en trouve quelques-uns sur la côte est, mais pas un seul, je pense, sur la côte du Pacifique, à cause des exigences de la Loi sur les pêcheries.

Le sénateur REID: Alors il y a deux lois différentes: une pour la côte de l'Atlantique, l'autre pour la côte du Pacifique. Ce ne devrait pas être.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): L'explication est simple et je crois qu'on nous l'a donnée l'autre jour. Il n'est pas nécessaire d'avoir un permis sur la côte est, parce que les exigences de la conservation de la faune y sont tout à fait différentes de celles de la côte ouest. Celui qui n'a pas obtenu un permis de pêche peut profiter de ces dispositions, a-t-on prétendu, et les seuls pêcheurs de la côte est qui doivent détenir un permis sont les pêcheurs de homard. Cette mesure vise à la conservation du homard, de la même façon que des mesures identiques visent à la conservation du flétan et du saumon sur la côte ouest. Les représentants des syndicats de la région ont compris quand nous leur avons expliqué la situation la dernière fois.

Le sénateur KINLEY: Je sais que les pêcheurs qui passent de la côte est à la côte ouest se plaignent qu'il est difficile et même impossible de devenir membres des syndicats, mais vous en savez probablement plus que moi sur le sujet.

Le PRÉSIDENT: L'article 6, monsieur Macgillivray?

M. MACGILLIVRAY: C'est le premier d'une série d'articles concernant la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (1960). Tout ce que nous faisons, c'est de donner au gouverneur en conseil le pouvoir d'édicter des règlements pour donner effet à la Convention de sécurité. La loi l'autorise présentement à édicter des règlements pour donner effet à la Convention de sécurité de 1948.

Le sénateur KINLEY: Dans la convention de 1948, il ne s'appliquait qu'aux navires d'une certaine jauge, de 300 tonneaux, n'est-ce pas?

M. MACGILLIVRAY: Aux navires de charge de 500 tonneaux et aux navires, qui effectuent des voyages internationaux, de n'importe quelle jauge.

Le PRÉSIDENT: D'après mes notes, les articles 6 à 27 inclusivement concernent tous la Convention internationale de sécurité.

Allons-nous adopter l'article 6?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: Et l'article 7? Rien de nouveau là.

M. MACGILLIVRAY: Cet article apporte quelques changements à la loi. On ne trouvait dans la Convention de sécurité de 1948 aucune disposition concernant la construction des navires à charge et les navires à propulsion nucléaire. Tout ce que nous faisons maintenant, c'est d'ajouter des dispositions concernant l'inspection des navires à charge en construction et des navires à propulsion nucléaire.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter l'article 7?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: Article 8.

M. MACGILLIVRAY: Il ne s'agit encore que d'ajuster la loi aux changements de terminologie de la nouvelle Convention.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter cet article?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: Article 9.

M. MACGILLIVRAY: Comme le dit la remarque, cet amendement est rendu nécessaire par la modification apportée par l'article 8.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter cet article?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: L'article 10 concerne les certificats exigés par la Convention de sécurité.

M. MACGILLIVRAY: Il a tout simplement pour but de remplacer dans le texte de la loi les noms donnés aux certificats par les nouveaux noms prescrits par la nouvelle Convention de sécurité.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter cet article?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: Article 11.

Le sénateur REID: L'article 11 concerne les navires ayant à leur bord un nombre de personnes inférieur à celui que mentionne le certificat. Quel rapport cela a-t-il avec la loi?

M. MACGILLIVRAY: Un navire à passagers détenant un certificat qui l'oblige à se munir d'engins de sécurité pour le plein nombre de passagers pourrait faire un voyage sans passager ou avec un nombre réduit de passagers; comme quelques canots de sauvetage pourraient avoir à subir des réparations à terre, le navire devrait pouvoir quitter le port quand même, parce qu'il reste encore assez d'engins de sécurité pour faire le voyage. Ainsi il ne serait pas nécessaire dans cet unique cas de satisfaire pleinement aux exigences.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter l'article 11?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: L'article 12 a trait aux certificats.

M. MACGILLIVRAY: La modification proposée à cet article découle entièrement des nouvelles désignations des certificats.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter l'article 12?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: La modification proposée à l'article 13 semble aussi découler des nouvelles désignations.

M. MACGILLIVRAY: Oui, monsieur, elle découle de l'amendement apporté par l'article 6 du bill à l'article 389, qui traite de la formulation de règlements. Ce n'est qu'une modification du texte.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter cet article?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: L'article 14 ne comporte qu'un changement de désignations.

M. MACGILLIVRAY: Il ne s'agit encore que d'une modification du texte nécessitée par les changements dans la désignation des certificats.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter cet article?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: Article 15.

M. MACGILLIVRAY: C'est la même chose que pour l'article précédent. Il ne s'agit que d'un changement dans les noms des certificats.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter cet article?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: Article 16.

M. MACGILLIVRAY: Cet article a pour but d'étendre la portée de l'article 402 de la loi aux navires canadiens ressortissant à la Convention de sécurité. Il prévoit de plus qu'un navire certifié être un navire à passagers peut être autorisé à quitter le port avec ce certificat, même s'il ne se trouve à bord aucun passager. Le texte actuel de la loi prévoit, assez étrangement, qu'un navire

certifié être un navire à passagers qui veut quitter le port sans aucun passager doit obtenir un certificat de navire à charge, un certificat d'une catégorie inférieure.

Le sénateur KINLEY: Il possède déjà un certificat d'une catégorie supérieure, qui devrait comprendre le certificat de catégorie inférieure.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter cet article?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: L'article 17 comporte une modification du texte concernant les navires à propulsion nucléaire et le reste.

M. MACGILLIVRAY: Cet amendement découle du changement apporté dans les désignations des certificats. Il étend en outre aux navires à propulsion nucléaire et aux navires de charge de trois cents tonneaux ou plus les exigences prévues par la Convention. Antérieurement la limite était de 500 tonneaux, mais on l'a abaissée à 300 tonneaux.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter cet article?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: Article 18.

M. MACGILLIVRAY: Il s'agit encore de tenir compte de la réduction à 300 tonneaux de la limite pour les navires à charge et des navires à propulsion nucléaire.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter cet article?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: Article 19.

M. MACGILLIVRAY: La modification envisagée s'impose à la suite du changement que l'article 17 propose en rendant applicables aux navires de charge de 300 tonneaux les exigences de la Convention concernant la radio.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter cet article?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: Article 20.

M. MACGILLIVRAY: Par suite de cet amendement, les navires à propulsion nucléaire devront être inspectés une fois l'an par un inspecteur de radio.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter cet article?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: Article 21.

M. MACGILLIVRAY: Cet amendement concernant la radio découle aussi de la réduction de la limite à 300 tonneaux pour les navires à charge.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter cet article?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: Article 22.

M. MACGILLIVRAY: L'amendement découle entièrement du changement apporté dans les noms des certificats prévus par la Convention.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter cet article?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: Article 23, dans ce cas.

M. MACGILLIVRAY: Même remarque.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter cet article?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: Article 24.

M. MACGILLIVRAY: Même remarque.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter cet article?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: L'article 25?

M. MACGILLIVRAY: Aux termes de la loi actuelle et de la Convention de sécurité de 1948, le capitaine d'un navire doit signaler la présence de certains objets dangereux en mer et de certains dangers pour la navigation. Aux termes de la nouvelle Convention, il doit aussi signaler les vents de forte tempête pour lesquels aucun message de tempête n'a été reçu de même que les températures inférieures au point de congélation, qui provoquent des accumulations de glace sur les superstructures de son navire. Antérieurement, la loi ne l'y obligeait pas.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter cet article?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: L'article 26?

M. MACGILLIVRAY: C'est une modification du texte. On abroge ici le paragraphe (2) de l'article 461, dont les dispositions sont maintenant comprises dans l'article 389, comme l'indique l'article 6 du bill.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter cet article?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: L'article 27?

M. MACGILLIVRAY: Il s'agit de nouveau d'un amendement qui découle entièrement du changement apporté aux désignations des certificats.

Le PRÉSIDENT: L'article 28 traite des règlements relatifs à la prévention de la pollution des eaux par les hydrocarbures, une question d'intérêt international, n'est-ce pas?

M. MACGILLIVRAY: Oui, monsieur. Il y eut à Londres, en 1962, une conférence des gouvernements des pays signataires de la Convention de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, qui ont alors convenu d'apporter certains changements à la convention. Le paragraphe (1) de l'article 28 a pour but de permettre au gouverneur en conseil de modifier les règlements relatifs à la prévention de la pollution des eaux par les hydrocarbures afin de les rendre conformes aux nouvelles dispositions de la convention.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter l'alinéa a) du paragraphe (1)?

Des VOIX: D'accord!

Le sénateur KINLEY: Monsieur le président, la limite est maintenant de 100 milles, alors qu'elle était auparavant de 50 milles. Certains membres du comité s'y sont fortement opposés.

M. MACGILLIVRAY: La limite sur la côte est a été portée à 100 milles au large.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe (2) prévoit une augmentation de l'amende de \$500.

M. MACGILLIVRAY: Souvent, sur la côte ouest, des juges ont critiqué cet article: ils trouvaient l'amende trop peu élevée.

Le PRÉSIDENT: C'était ridicule dans le cas de gros navires.

M. MACGILLIVRAY: C'était un peu comme payer des droits pour avoir l'autorisation de déverser des hydrocarbures dans l'eau. L'amende est de \$5,000 aux États-Unis et à peu près la même, je pense, en Angleterre.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter ce paragraphe?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: Article 29.

M. MACGILLIVRAY: Cet article concerne les droits de port. Les articles 608, 609 et 610 de la loi déterminent les droits de port à payer, ou plutôt certains d'entre eux, et prévoit que les autres, la plupart, seront édictés par le gouverneur en conseil. L'article 608 autorise le gouverneur en conseil à déterminer le barème des droits de port. L'article 609 stipule que les droits sont exigibles deux fois par année, tandis que l'article 610 fixe les droits de mouillage à 0.5c. du pied carré. Ces droits, fixés il y a plusieurs années, manquent de réalisme. Nous avons deux choses en vue: d'abord corriger la situation, en plaçant le tout sous la juridiction du gouverneur en conseil, et puis mettre à jour l'échelle des frais.

Le sénateur KINLEY: L'expression «port public» a-t-elle un sens particulier?

M. MACGILLIVRAY: Il existe au Canada des ports de diverses catégories. Il y a d'abord les ports tombant sous la juridiction de la Commission des ports nationaux, qui ne font pas partie de cette catégorie. D'autres ports sont placés sous la direction d'un commissaire de port local, tel celui de New Westminster. On en trouve aucun sur la côte est, mais il y en a quelques-uns à Terre-Neuve. Les autres sont des ports publics au sens de la Partie X de la Loi sur la marine marchande du Canada: proclamés ports publics aux fins de cet article, ils sont sous la direction d'un commissaire du port, nommé par le ministère des Transports.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Est-ce que la plupart des ports de la Nouvelle-Écosse sont exploités sous le régime de la Partie X?

M. MACGILLIVRAY: Les ports de Halifax et de Sydney sont administrés par la Commission des ports nationaux.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Et le port de Lunenburg? Je suis certain que cela intéresse mon ami.

M. MACGILLIVRAY: Il fait partie de la même catégorie.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Et le port de Liverpool, d'où on expédie du papier journal?

Le sénateur KINLEY: A Lunenburg, il y a des quais publics.

M. MACGILLIVRAY: Oui.

Le sénateur KINLEY: Jusqu'à présent, les bâtiments de pêche ont pu utiliser gratuitement les quais publics. En sera-t-il encore ainsi?

M. MACGILLIVRAY: Cet article n'a pas rapport aux quais: il concerne les droits de port. Les quais tombent sous la portée de la Loi sur les ports et les quais gouvernementaux, dont on a récemment modifié le barème des droits exigés pour l'usage des quais publics.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Est-ce que l'un d'entre vous pourrait nous fournir des renseignements sur le sujet?

M. MACGILLIVRAY: Oui, je crois que M. Cavey pourrait le faire, monsieur.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Quels seraient les droits à verser, monsieur Cavey, pour utiliser ainsi les quais de Lunenburg...

Le sénateur KINLEY: Ou de Liverpool?

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Ou de Liverpool, où les bâtiments de pêche arrivent du large? A-t-on modifié les règlements?

M. CAVEY: On n'a pas modifié les règlements. Les changements apportés ne touchent aucunement l'administration de ces ports ou de tout port public.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Ce à quoi je veux en venir et ce à quoi nous pensions, je crois, c'est aux conséquences d'un changement apporté à l'administration des quais publics par une décision prise par le gouverneur en conseil, que vous avez mentionnées dernièrement. Pouvez-vous nous

dire quelles seront les conséquences de ce changement pour les bâtiments de pêche utilisant les quais publics? Est-ce que cela tombe sous votre juridiction?

M. CAVEY: On a procédé à des changements plus tôt cette année en ce qui concerne les quais publics, mais les bâtiments de pêche ne sont aucunement touchés.

Le sénateur KINLEY: Allez-vous obliger un navire mouillant dans le port à verser des droits?

M. CAVEY: L'article 610 prévoit qu'un navire mouillant dans le port depuis 30 jours doit verser des droits, mais, une fois qu'il a acquitté ces droits, il peut y rester pendant des années.

Le sénateur BAIRD: Quelle est la position du gouvernement de Terre-Neuve sous ce rapport?

M. CAVEY: Le port de Saint-Jean (T.-N.) tombe sous le régime d'une loi spéciale; il est administré par une commission du port spéciale. Nous avons récemment étudié ici, vous vous en souvenez, un projet de loi sur la commission du port; le ministre a des projets pour le port de Saint-Jean.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter l'article 29?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: L'article 30 traite de la réglementation de la navigation; il faut, je pense, le rapprocher de l'article 2, que nous avons déjà adopté et qui a trait essentiellement aux bateaux de plaisance.

M. MACGILLIVRAY: Cet article s'applique en particulier aux bateaux de plaisance. Des gouvernements provinciaux, d'autres corps constitués et des individus nous ont souvent demandé de réglementer l'utilisation des canots automobiles, la tenue de régates, et le reste, quand les riverains s'y opposent. Le présent article 645 n'autorise pas le gouverneur en conseil à interdire la navigation. Le droit à la navigation est un ancien droit du citoyen. Cet article permettra au gouverneur en conseil d'interdire la navigation. On a craint que cela accorde trop de pouvoirs au gouverneur en conseil et c'est pourquoi, comme vous le remarquerez, ces dispositions ne s'appliqueront qu'aux bateaux de moins de 15 tonneaux. Nous voulons ainsi nous assurer que ces dispositions ne s'appliqueront qu'aux bateaux de plaisance. Comme M. Baldwin vous l'a expliqué, je pense, on n'imposera des restrictions que sur la demande d'un gouvernement provincial ou municipal ou peut-être d'un corps local autorisé, mais non simplement sur la demande d'individus.

Le sénateur KINLEY: Ceux qui prennent plaisir aux prouesses sur skis aquatiques ou qui conduisent de petits bateaux à 20 ou 30 milles à l'heure mettent souvent en danger la vie des autres. Qui a charge de veiller à l'observation de la loi: la Gendarmerie royale?

M. MACGILLIVRAY: Le Code criminel contient maintenant des dispositions à ce sujet et toutes les forces policières peuvent veiller et veillent à l'observation de la loi.

Le sénateur KINLEY: Qu'advient-il de la juridiction provinciale? Devez-vous passer par les provinces pour sévir? Invoquez-vous le Code criminel?

M. MACGILLIVRAY: Ce sont naturellement les provinces, par leur procureur général, qui veillent à l'observation des dispositions du Code criminel. Les corps de police municipaux et provinciaux sont chargés d'appliquer les dispositions du Code criminel.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter l'article 30?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: Article 31 maintenant. Vous vous souviendrez que le Barreau canadien a suggéré d'y apporter deux changements. M. Macgillivray pourrait peut-être nous les mentionner et nous donner ses commentaires, au fur et à mesure.

M. MACGILLIVRAY: On a fait une suggestion à propos de l'article 31. M. Hyndman l'a mentionnée ici à la dernière séance et il m'a par la suite soumis un projet de texte pour le paragraphe (1) de l'article 658. Voici ce qu'il disait dans sa lettre:

Nous nous intéressons en particulier aux articles 31 à 34 du bill, qui modifie la loi pour la rendre conforme à la Convention internationale relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires océaniques (1957). Nous suggérons, à propos de ces dispositions, que

- a) le nouvel article 658(1), un amendement concernant le rang que doivent prendre les réclamations, constitue plutôt le nouvel article 657(3). Voici ce qu'en serait le texte.

Il soumet alors un projet d'article dont le texte est un peu différent du texte de l'article 31. Le texte qu'il soumet suit de plus près le texte de la convention internationale, qu'il préfère. Cependant, il ne change pas le sens de l'amendement. Ils se sont inquiétés un peu, je pense, parce que nous avons employé les fractions «vingt et un trente et unièmes» et «dix vingt-cinquièmes». Le texte de cet article a cependant été approuvé par le sous-ministre de la Justice. Et comme le texte proposé par M. Hyndman ne change rien à la substance mais seulement à la forme de l'article, je ne vous recommande pas de donner suite à la proposition du Barreau sous ce rapport. Je puis vous lire le projet d'amendement de M. Hyndman, si vous le désirez, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Est-ce nécessaire? Rien n'est changé à la substance.

Le sénateur BAIRD: C'est inutile, si rien n'est changé à la substance.

Le PRÉSIDENT: Cette suggestion a trait au paragraphe (1) de l'article 31?

M. MACGILLIVRAY: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter le paragraphe (1)?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: A-t-il fait des suggestions à propos du paragraphe (2)?

M. MACGILLIVRAY: Non, pas à propos de ce paragraphe, monsieur. Ce paragraphe traite de limitation et par conséquent un montant d'argent est versé à la Cour. La Cour peut différer la répartition d'une partie des fonds, jusqu'à ce que toutes les actions intentées relativement à cette affaire aient été jugées.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter le paragraphe (2)?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: Je me rappelle que M. Hyndman a exprimé des réserves à propos de l'alinéa c), proposé à l'article 32. Il a suggéré d'expliquer le mot «agent», de façon à définir exactement le sens du mot.

M. MACGILLIVRAY: M. Hyndman nous a soumis un projet d'amendement, sur lequel nous sommes d'accord et qu'il nous ferait grand plaisir de voir adopté. Dans le texte, nous parlons du gérant, de l'exploitant ou de l'agent d'un navire. Le rédacteur était plutôt d'avis que l'expression «agent d'un navire» avait un sens assez bien défini et qu'il n'était pas possible de la préciser. Cependant les avocats spécialisés dans les questions maritimes, ceux qui appliquent la loi, n'en étaient pas aussi convaincus et ils voulaient qu'on précise le texte.

Le PRÉSIDENT: Dois-je lire les mots que le représentant du Barreau voulait faire ajouter au texte? Voici ce que serait l'alinéa c) modifié:

au gérant ou à l'exploitant d'un navire ou tout agent d'un navire tenu responsable par la loi de dommages causés par le navire.

Comme le Barreau et le ministère sont d'accord, pourrait-on en proposer l'adoption?

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Je le propose.

Le sénateur MOLSON: J'appuie la proposition.

Le PRÉSIDENT: L'amendement est adopté. Le paragraphe (2) de l'article 32 alors?

M. MACGILLIVRAY: Le Barreau n'a fait aucune recommandation à ce sujet, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter le paragraphe (2)?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: Dans ce cas, l'article 32 modifié est adopté.

Et l'article 33?

Le sénateur REID: On lit à la page 18 du texte du bill ce qui suit:

- b) le gouverneur en conseil peut par décret spécifier, à l'occasion, les montants qui sont censés être respectivement les équivalents de 3,100 francs-or et de 1,000 francs-or.

Qu'est-ce que cela veut dire au juste?

M. MACGILLIVRAY: Quand la loi a été modifiée en 1961, l'article 657 donnait la responsabilité limitée d'un navire en francs-or. Ceci a pour but d'assurer l'uniformité à travers le monde, de façon à établir la correspondance quand des actions sont intentées. Si les propriétaires d'un navire détenu au port veulent payer le cautionnement qui libérera le navire, la seule façon de connaître l'équivalent canadien actuel du franc-or est de téléphoner à la Banque du Canada. Ils n'auront pas de chance cependant, si c'est un samedi après-midi. C'est pourquoi le gouverneur en conseil peut par décret spécifier, à l'occasion, les équivalents de ces montants en dollars canadiens.

Le sénateur REID: Le texte dit: «3,100 francs-or et 1,000 francs-or». Est-ce qu'on a ajouté une somme à l'autre?

M. MACGILLIVRAY: Nous aurions pu donner dans le texte l'équivalent d'un franc-or, ce qui aurait réglé la question, mais il aurait fallu donner sept chiffres décimaux.

Le sénateur REID: A mon avis, il faut ajouter l'un à l'autre.

M. MACGILLIVRAY: Le texte me semble correct.

Le PRÉSIDENT: Je crois, sénateur Reid, que le texte actuel de la loi réfère à deux montants différents constituant la responsabilité dans des cas différents; on a adopté le même style dans le texte de l'amendement.

Le sénateur KINLEY: Elle augmente avec la jauge.

M. MACGILLIVRAY: De tonneau en tonneau.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter l'article 33?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: Et l'article 34?

M. MACGILLIVRAY: Le Barreau n'a fait aucune remarque sur cet article, non plus; ils appuient même son adoption.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter l'article 34?

Des VOIX: D'accord!

M. MACGILLIVRAY: Permettez-moi de faire une remarque, avant que vous ne passiez à l'étude de l'article 35. Le Barreau s'est plaint à un autre sujet: la Convention internationale à laquelle nous donnons suite a pour but de limiter la responsabilité du propriétaire du navire, mais nous n'allons pas aussi loin que la convention. Une clause de la convention permet au propriétaire du navire de limiter sa responsabilité en ce qui concerne l'enlèvement d'une épave, ce que le bill ne lui permet pas. La convention nous laisse libres sur ce point. Le Canada peut adhérer à la convention, même s'il n'adhère pas à cette clause, et

le gouvernement n'a pas encore accepté l'idée que les propriétaires pouvaient limiter leur responsabilité en ce qui concerne l'enlèvement des épaves.

Au moment où nous étudions la question et où nous adoptons une position, le *Federal Express* venait de couler dans le port de Montréal. Il en a coûté \$1,000,000 pour enlever l'épave. Nous ne voulions pas imposer un tel fardeau aux contribuables canadiens.

Le PRÉSIDENT: C'est la politique du gouvernement?

M. MACGILLIVRAY: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que nous ayons à nous en mêler.

M. MACGILLIVRAY: Au Royaume-Uni, où on a donné suite aux dispositions de la convention, la loi contient une clause dont on pourrait dire qu'elle donne suite aux dispositions de la convention concernant l'enlèvement des épaves, mais elle n'a pas encore été mise en pratique. Elle fait partie de la loi depuis 1959.

Le PRÉSIDENT: Nous n'avons pas à prendre des mesures à ce sujet. Il faudrait pour cela ajouter un nouvel article au bill.

Des VOIX: Non.

Le PRÉSIDENT: L'article 35 est l'un des plus importants du bill. Il a pour but de réserver aux navires canadiens le cabotage entre les Grands lacs et l'île d'Anticosti. Plusieurs témoins se sont montrés favorables à cette mesure et nul ne s'y est opposé, à ma grande surprise, car je croyais que certains propriétaires du Canada s'y opposeraient.

Le sénateur MOLSON: Un témoin, je pense, était d'avis que le bill n'allait pas assez loin, mais il a dit qu'il se contenterait d'une demi-mesure, à défaut de mieux.

Le PRÉSIDENT: Oui.

Le sénateur REID: Pourquoi cet article?

M. MACGILLIVRAY: Je crois que M. Baldwin pourra nous en donner la raison.

M. J. R. Baldwin (sous-ministre des Transports): D'après la Loi sur la marine marchande du Canada, sénateur Reid, un navire construit à l'extérieur du Canada ne peut être immatriculé au Canada qu'avec l'autorisation du ministre des Transports. Depuis de nombreuses années, le gouvernement a adopté comme politique en cette matière d'autoriser l'immatriculation au Canada des navires étrangers de construction assez récente, mais de ne pas l'autoriser dans le cas de très vieux navires, afin d'éviter les problèmes qu'il pourrait en résulter.

En vertu de la *Commonwealth Merchant Shipping Agreement*, les navires immatriculés ailleurs au Commonwealth peuvent, comme les navires immatriculés au Canada, faire du cabotage au pays.

L'inauguration de la Voie maritime du Saint-Laurent a donné naissance à une situation nouvelle et difficile dans la région des Grands lacs: un grand nombre de vieux caboteurs américains des lacs, dont l'âge variait entre 40 et 70 ans, ont envahi le marché. Comme leurs propriétaires ne pouvaient les faire immatriculer au Canada, en raison de leur âge, plusieurs les ont fait immatriculer ailleurs au Commonwealth, en Angleterre, aux Bermudes ou à Nassau, selon le cas, afin de les mettre sur le marché canadien du cabotage. En fait, ces navires ont rendu de grands services dans les provinces de l'Atlantique, où certaines industries comptent beaucoup sur eux, mais le problème des Grands lacs était nouveau. Ce fut dur pour les propriétaires des Grands lacs qui s'étaient constitués des flottes de navires assez récents.

Nous avons tenté de découvrir si l'Angleterre et les autres pays du Commonwealth intéressés pouvaient nous aider à empêcher que ces vieux navires ne soient immatriculés au Commonwealth, mais leurs lois les en empêchaient.

A peu près au moment où nous étudions cette question, en 1959 et 1960 à peu près, la situation était devenue telle que certains des propriétaires canadiens des lacs, dont l'un en particulier, nous ont laissé entendre que, si le gouvernement ne prenait pas des mesures pour mettre fin à cette pratique d'une façon ou d'une autre, il leur faudrait faire immatriculer en Angleterre les navires alors immatriculés au Canada. De fait, ils ont commencé à faire immatriculer aux Bermudes les caboteurs canadiens des lacs.

En raison de la situation, le gouvernement a alors décidé que seuls les caboteurs immatriculés au Canada pourraient se livrer à des opérations de cabotage dans cette région déterminée, celle des Grands lacs et du Saint-Laurent, traditionnellement réservée depuis toujours aux navires immatriculés au Canada; c'était un problème nouveau auquel avait donné naissance l'inauguration de la Voie maritime. Le gouvernement britannique s'est penché sur la question, puis a consulté les autres pays signataires de la *Commonwealth Merchant Shipping Agreement*. Ils se sont entendus sur un amendement à la convention, réservant le commerce de cette région particulière aux navires immatriculés au Canada. Cet article a pour but de mettre en pratique cette entente.

Le PRÉSIDENT: Vous nous avez très bien expliqué la situation.

Le sénateur KINLEY: Monsieur le président, je reconnais que les conditions naturelles protégeaient les caboteurs des lacs et des rivières, avant l'ouverture de la Voie maritime, et qu'il faut maintenant protéger ces navires. J'ai peut-être fait une mauvaise impression en Chambre, quand j'ai déclaré que le commerce était libre dans les Maritimes et que ces provinces étaient de toute façon libre-échangistes. Je souhaite qu'on mette en pratique ces mesures destinées à protéger le commerce des Grands lacs, tout en conservant le libre-échange dans les Maritimes. Je crois que j'ai fait mauvaise impression, car je croyais que tous les navires étrangers s'arrêtaient à la côte. Cet amendement m'a fait cependant découvrir que les navires britanniques pourront toujours transporter de la marchandise et des passagers des ports des Maritimes jusqu'aux ports de cette région protégée, mais qu'ils ne pourront y prendre un chargement et le transporter dans une autre région. Je croyais que tous les navires s'arrêtaient à la côte, mais il n'en est pas ainsi, semble-t-il. Je ne m'opposerai pas à ceci, mais il y a là quelque chose que nous devons étudier plus tard, j'en suis certain.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser à propos de l'article 35?

Le sénateur MOLSON: Monsieur le président, pourrais-je demander où le 63° méridien de longitude Ouest coupe l'île d'Anticosti?

M. MACGILLIVRAY: A peu près au milieu de l'île. Assez loin pour que Havre-Saint-Pierre soit compris dans la région.

Le sénateur KINLEY: Par quelle partie de la côte de la Gaspésie passe-t-il?

M. MACGILLIVRAY: La ligne va de Cap-des-Rosiers à la pointe occidentale de l'île d'Anticosti, puis descend un peu en aval pour inclure Havre-Saint-Pierre.

Le sénateur KINLEY: Aucune partie du Labrador n'est comprise?

M. MACGILLIVRAY: Non. M. Lowrey a mentionné ce tracé dans son témoignage, quand il a dit que leur avocat, M. Hazen Hansard, de Montréal, avait proposé un autre tracé. Je l'ai étudié avec les rédacteurs du ministère de la Justice et nous avons déterminé un autre tracé. M. Hansard l'a vu et il n'était pas encore satisfait, mais ce n'était plus qu'un détail du tracé qui lui déplaisait. Nous avons préparé un tracé, dont j'ai ici des exemplaires que je puis vous distribuer.

Le PRÉSIDENT: Le ministère est satisfait de cet amendement?

M. MACGILLIVRAY: Oui. Ces changements clarifient la situation et le ministère est d'accord. J'en ai discuté aussi avec M. Hopkins et j'ai de plus téléphoné à M. Hansard, du bureau de M. Hopkins, pour discuter de ce dernier tracé. Nous sommes convaincus que ce tracé, que vous trouvez dans l'amendement que nous vous avons soumis répond bien à la situation.

Le sénateur KINLEY: Je reconnais, monsieur le président, qu'il se pose ici un problème pour Terre-Neuve, une île en face du Canada. Un navire britannique peut toujours se rendre de Saint-Jean à un port des Maritimes, mais s'il se rend de Saint-Jean à un port de la Nouvelle-Écosse, peut-il ensuite continuer jusqu'aux Grands lacs?

M. BALDWIN: Oui, aucune restriction n'est imposée à un navire qui transporterait des marchandises de Halifax à Toronto, par exemple.

Le sénateur KINLEY: Naturellement, un navire canadien peut le faire, mais la région est maintenant réservée aux navires britanniques. Les navires britanniques y trouveront plus d'avantages qu'auparavant, n'est-ce pas?

M. BALDWIN: C'est possible.

Le sénateur KINLEY: Quelles seront les conséquences de cette mesure pour les Canadiens qui font immatriculer leurs navires en Grande-Bretagne à des fins d'économie?

M. BALDWIN: Rien ne sera changé en ce qui concerne le commerce dans les provinces de l'Atlantique. Dans la région des Grands lacs, nous devons résoudre le problème posé par quelques navires immatriculés en Angleterre et utilisés par des exploitants canadiens.

Le sénateur KINLEY: La loi permet toujours de faire immatriculer des navires canadiens à l'extérieur du pays?

M. BALDWIN: Rien n'empêche une telle pratique.

Le sénateur KINLEY: Ils peuvent les faire immatriculer en Angleterre et continuer à faire du cabotage au pays.

M. BALDWIN: Pas sur les Grands lacs?

Le sénateur KINLEY: Pas sur le Saint-Laurent?

M. BALDWIN: C'est exact.

Le sénateur KINLEY: Mais ils peuvent faire le trafic entre Terre-Neuve et la Nouvelle-Écosse?

M. BALDWIN: Oui.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous tous un exemplaire du texte du projet d'amendement à l'article 35? On semble avoir apporté un seul changement au texte, quand on dit:

Nonobstant les paragraphes (1) et (2), a) aucune marchandise ne doit être transportée par eau ou par terre et par eau,...

C'est une extension du texte antérieur. Quel est le sens des mots: «aucune marchandise ne doit être transportée par eau ou par terre et par eau».

M. MACGILLIVRAY: Ce passage a une histoire. C'est en 1932 ou 1933 qu'on a modifié la loi et qu'on lui a donné sa forme actuelle. Il se posait alors un problème, si je comprends bien: des navires étrangers transportaient du grain de la tête des Grands lacs jusqu'à un port américain, le chargeaient au port sur d'autres navires américains et le transportaient ensuite jusqu'à un autre port canadien. On prétendait ainsi que le chargement passait par un port étranger. On a alors ajouté ces mots pour s'assurer que cette pratique ne...

Le sénateur REID: On ne le transportait que quelques pieds sur terre?

M. MACGILLIVRAY: C'était un subterfuge pour contourner nos lois.

Le sénateur KINLEY: Le Traité de Washington ne mentionnait-il pas ce cas?

M. MACGILLIVRAY: Non, je ne le crois pas.

Le sénateur KINLEY: Il traitait du transport par terre et par eau entre deux pays.

M. MACGILLIVRAY: Oui, mais non essentiellement du transport par eau entre une partie du pays et une autre partie du pays.

Le PRÉSIDENT: Je ne sais si le subterfuge tiendrait, d'un point de vue légal. Je ne sais si le sénateur Lang partagerait mon avis, mais il me semble que transporter quelque chose d'un endroit du pays à Buffalo, le transporter sur le quai sur une longueur de dix pieds et continuer le transport par eau, c'est transporter quelque chose par eau. Cependant, cela n'a pas d'importance.

M. MACGILLIVRAY: Je crois que le texte actuel de l'article prête un peu à confusion et il m'a été difficile d'en retracer l'histoire. Je n'ai pu le faire qu'en relisant le compte rendu des débats.

Le sénateur REID: L'a-t-on déjà mis en doute?

M. MACGILLIVRAY: Non.

Le sénateur MOLSON: Ce me semble être un bon amendement.

Le PRÉSIDENT: Le projet d'amendement au paragraphe (2a) de l'article 671 vous satisfait-il? Allons-nous adopter l'amendement?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: L'article 36 abroge l'annexe IV.

M. MACGILLIVRAY: L'annexe IV annexe à la loi du texte de la Convention de sécurité de 1948.

Le PRÉSIDENT: La remplaçons-nous tout simplement?

M. MACGILLIVRAY: Nous proposons de ne pas la remplacer. Nous proposons de ne pas ajouter le texte de la nouvelle convention au texte de la loi et ce, pour deux raisons: d'abord ce serait ajouter environ 190 pages au texte de la loi, puis ce n'est pas nécessaire au point de vue légal.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter l'article 36?

Des voix: D'accord!

Le sénateur KINLEY: Avons-nous adopté l'article 34, qui traite de la détention des navires?

Le PRÉSIDENT: Nous avons adopté l'article 34, sénateur Kinley. C'était en rapport avec la limitation de la responsabilité du propriétaire d'un navire, conformément à la convention internationale.

Le sénateur KINLEY: Est-ce que seulement l'article 657 est concerné, quand un navire est mis en détention par suite d'une réclamation?

M. MACGILLIVRAY: Oui, cet article s'applique quand un navire a été mis en détention et qu'un cautionnement a été payé en partie au Canada, en partie dans un autre pays. La Cour peut alors permettre la libération du navire, si le montant de la garantie équivaut au montant de la réclamation. Si une partie de la garantie a été payée dans un pays qui n'a pas signé la Convention, la Cour peut ordonner la libération du navire. Si l'autre partie de la garantie a été payée dans un pays signataire de la Convention, la Cour doit ordonner la libération du navire.

Le sénateur KINLEY: Ces dispositions ne s'appliquent pas dans le cas où les propriétaires doivent payer un acompte à la suite de réparations.

M. MACGILLIVRAY: Non.

Le sénateur KINLEY: Seulement quand le navire a causé des dommages.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous satisfait, sénateur?

Le sénateur KINLEY: Oui.

Le PRÉSIDENT: L'article 37 concerne l'entrée en vigueur de la loi.

M. BALDWIN: Les deux parties de l'article permettraient au gouvernement de faire les arrangements nécessaires pour que le bill ne cause aucun ennui à personne lors de son entrée en vigueur.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter cet article?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter le préambule?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: Dois-je retourner le bill tel que modifié?

Des VOIX: D'accord!

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas pouvoir le faire cet après-midi. Ce ne sera que la semaine prochaine, car il faudra quelque temps pour préparer le rapport. Je vous remercie de votre travail, car nous avons étudié ce bill pendant quatre séances. Il me faut aussi remercier, je pense, les représentants du ministère.

Le sénateur KINLEY: Ils ont fait du beau travail.

Le sénateur REID: Sommes-nous en nombre pour le faire?

Le PRÉSIDENT: Oui, nous sommes en nombre. Je crois que vous n'avez pas vu le sénateur Smith prendre place à la table.

Le sénateur MOLSON: Voilà celui qui nous manquait.

Le Comité a alors ajourné.



Deuxième session de la vingt-sixième législature
1964

SÉNAT DU CANADA
DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Auquel a été déféré le bill suivant:

S-10, intitulé: Loi prévoyant l'établissement de commissions de port

Président: L'HONORABLE A. K. HUGESSEN

SÉANCE DU JEUDI 30 AVRIL 1964

Fascicule 1

TÉMOINS:

L'honorable J. W. Pickersgill, ministre des Transports; M. G. W. Stead, sous-ministre adjoint, services de la marine, ministère des Transports; M. E. G. McNeely, avocat de la ville d'Oshawa; M. S. L. Chambers, commissaire, port de Fraser-Nord; et M. Ross Tolmie, conseiller, conseil des Industries forestières de Colombie-Britannique.

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: l'honorable Adrian K. Hugessen

Les honorables sénateurs

Baird	Macdonald (<i>Brantford</i>)
Beaubien (<i>Provencher</i>)	McCutcheon
Bouffard	McGrand
Bradley	McKeen
Buchanan	McLean
Connolly (<i>Halifax-Nord</i>)	Méthot
Croll	Molson
Dessureault	Monette
Dupuis	Paterson
Farris	Pearson
Gélinas	Phillips
Fournier (<i>Madawaska-Restigouche</i>)	Power
Gershaw	Quart
Gouin	Reid
Haig	Robertson (<i>Shelburne</i>)
Hayden	Roebuck
Hollett	Smith (<i>Kamloops</i>)
Horner	Smith (<i>Queens-Shelburne</i>)
Hugessen	Stambaugh
Isnor	Taylor (<i>Westmorland</i>)
Jodoin	Thorvaldson
Kinley	Veniot
Lambert	Vien
Lang	Welch
Lefrançois	Woodrow—50

Membres d'office

Brooks

Connolly (*Ottawa-Ouest*)

(Quorum 9)

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat en date du mercredi 18 mars 1964.

«Conformément à l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Leonard propose, appuyé par l'honorable sénatrice Inman, que le Bill S-10, intitulé: «Loi prévoyant l'établissement de Commissions de port», soit lu la deuxième fois.

Après débat, la question, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Leonard propose, appuyé par l'honorable sénateur Farris, que le bill soit déféré au comité permanent des Transports et des Communications.

La question, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat,
J. F. MacNeill.

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 30 avril 1964.

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures du matin.

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen (*président*), Baird, Bouffard, Connolly (*Ottawa-Ouest*), Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Hollett, Horner, Isnor, Kinley, Lambert, Lang, McCutcheon, McLean, Molson, Phillips, Power, Reid, Smith (*Kamloops*), Smith (*Queens-Shelburne*), Stambaugh, Veniot et Welch—22.

Aussi présent: M. E. Russell Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Reid, il est décidé que le Comité sollicite l'autorisation de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français du compte rendu de ses délibérations sur le bill S-10.

On donne lecture du bill S-10, intitulé «Loi prévoyant l'établissement de Commissions de port», et on en fait l'étude.

Le Comité entend les témoins suivants:

M. E. G. McNeely, conseiller juridique de la ville d'Oshawa.

M. S. L. Chambers, commissaire, Commission du port de North Fraser.

L'honorable J. W. Pickersgill, ministre des Transports.

M. Ross Tolmie, avocat, Conseil de l'industrie forestière de la Colombie-Britannique.

M. G. W. Stead, sous-ministre adjoint, Services de la marine, ministère des Transports.

A 11 h. 20 du matin, la séance est levée.

A 2 h. 15 la séance est reprise.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Lambert, il est décidé de faire rapport du bill avec les amendements suivants:

17
1. Page 7, ligne 26: Après le mot «fin», enlever le point et ajouter «, ou, dans le cas d'une municipalité ayant un intérêt appréciable dans le port, tel que l'a déterminé le Ministre, à l'inspection des vérificateurs de cette municipalité.»

28
2. Page 9, ligne 17: Après le mot «rendue», enlever le point et ajouter «; toutefois, cette ordonnance ou proclamation ne prendra effet qu'à l'expiration de quatre-vingt-dix jours à compter de la date de sa publication dans la *Gazette du Canada*.»

30
3. Page 9: Supprimer le paragraphe (2) de l'article 30 et y substituer ce qui suit:

«(2) Aucune proclamation ne peut être lancée en conformité du paragraphe (1), sauf si le gouverneur en conseil a reçu

a) un statut administratif adopté par la Commission priant le gouverneur en conseil de déclarer la Commission établie sous le régime de la présente loi; et

- b) une ou des résolutions approuvant ledit statut administratif, adoptées par le conseil d'une municipalité quelconque habile à nommer un membre de la Commission ou à prendre part à une telle nomination ou, s'il y a plus d'une semblable municipalité, adoptées par les conseils d'une majorité de ces municipalités.»

A 2 h. 45 de l'après-midi, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Certifié conforme.

Le secrétaire du Comité,
F. A. Jackson.

LE SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, Jeudi 30 avril 1964.

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel on a renvoyé l'étude du bill S-10 (Loi prévoyant l'établissement de Commissions de port), se réunit aujourd'hui à 10 heures du matin.

Le sénateur A. K. Hugessen (*président*), occupe le fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, nous avons le quorum et je demande aux membres du Comité de bien vouloir faire silence. Nous devons faire l'étude du bill S-10, Loi prévoyant l'établissement de Commissions de port.

Le Comité a décidé de faire prendre le compte rendu sténographique de ses délibérations sur le bill.

Le Comité a décidé de demander l'autorisation de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français du compte rendu de ses délibérations sur le bill.

Le PRÉSIDENT: C'est le ministère des Transports, honorables sénateurs, qui a pris l'initiative du présent bill, et je crois savoir que le ministre des Transports a l'intention d'être présent. En attendant, le ministère est représenté ici par M. G. W. Stead, sous-ministre adjoint, Services de la marine, et M. Jacques Fortier, avocat-conseil.

Le ministre des Transports, l'honorable J. W. Pickersgill, est maintenant ici. J'allais jument vous le présenter en son absence. Sont aussi présents, MM. W. J. Manning, chef de la Direction des travaux maritimes, et J. H. W. Cavey, chef de la Division des ports et des biens.

Messieurs, vous vous souviendrez que, au cours du débat sur la motion tendant à l'adoption du bill en deuxième lecture, il y a environ cinq semaines, je me suis engagé à veiller à ce que tous ceux qui pourraient être intéressés au bill—les diverses municipalités aux environs des ports mentionnés dans le bill et les Commissions de port elles-mêmes—soient prévenus de la tenue de la présente séance afin qu'ils puissent y faire part de leurs vues, s'ils le jugeaient à propos. Cela a été fait le 1^{er} avril, le chef intérimaire de la Direction des comités adressait, à quelque trente organisations, municipalités, commissions de port, et autres groupes qui s'étaient dits intéressés, une lettre à laquelle il a joint un exemplaire du bill, les prévenant que le présent Comité étudierait le bill le 23 avril. Lorsque la séance a été reportée au 30 avril, on leur a fait parvenir une seconde communication en date du 7 avril. Je puis donc donner au Comité l'assurance que tous ceux qui s'intéressent au présent bill ont été prévenus de la tenue de la présente séance.

Nous n'avons pas reçu un grand nombre de réponses à cette communication. Je pourrais peut-être faire part au Comité des réponses reçues. Le *Board of Trade* de l'agglomération torontoise nous a fait savoir que, vu que la ville de Toronto avait été supprimée du bill (vous vous souviendrez qu'il en était fait mention l'an dernier tandis qu'il n'en est pas question cette année), le *Board of Trade* de Toronto n'était plus intéressé. Le maire de Nanaimo a écrit que sa ville n'avait aucun exposé de faits à présenter au sujet du bill. Le con-

seil municipal de la ville de New-Westminster nous a fait savoir que le conseil avait été saisi de la question et que la lettre restait à sa disposition.

L'ancien maire de Belleville nous a adressé une lettre dans laquelle il fait une proposition au sujet de l'article 13 du bill; nous pourrions peut-être examiner cette proposition lorsque nous en serons rendus à l'article susmentionné.

Les commissaires du port d'Oshawa nous ont fait savoir que, étant donné les changements apportés au bill cette année, ils n'avaient ni nouveau commentaire ni nouvelle proposition à faire et ne comparaitraient pas devant le Comité. J'ai aussi reçu une lettre du conseil municipal de la ville d'Oshawa, signée par le conseiller juridique de la ville, disant que le conseil désirait présenter certains exposés. Le conseiller juridique de la ville d'Oshawa est M. E. G. McNeely et il est ici.

Les commissaires du port de North Fraser nous ont écrit une lettre, en date du 24 avril, qui se lit comme suit:

«Pour faire suite à votre lettre du 7 avril 1964, au sujet du bill S-10, nous désirons vous faire savoir qu'une délégation, composée du commissaire et président J. S. Alsbury, du commissaire S. L. Chambers, et du secrétaire-gérant N. D. Eastman, assistera à la réunion du Comité permanent des transports et des communications le jeudi 20 avril à 10 heures du matin, dans la pièce 256-S, et qu'elle vous fera part des vues des commissaires du port de North Fraser au sujet du bill S-10.»

Ces messieurs sont ici ce matin et nous entendrons leurs dépositions le moment venu. Je dois aussi faire savoir au Comité que j'ai reçu deux télégrammes hier provenant, apparemment de directeurs d'industries de la région de North Fraser. Je vais en donner lecture au Comité:

«La *Canadian Forest Products* plaide énergiquement en faveur de l'exclusion de la Commission du port de North Fraser des dispositions du bill S-10 présentement à l'étude STOP. Nous ne voyons pas quelles améliorations ce bill pourrait apporter à l'administration actuellement excellente de la CPNF.

Le premier vice-président,
L. L. G. Bentley.»

Le deuxième télégramme, dont les termes sont sensiblement les mêmes, se lit comme il suit:

«Copie à l'honorable Arthur Laing. Le Conseil de l'industrie forestière de la Colombie-Britannique, au nom des scieries et des fabriques de contre-plaqués et de bardeaux de la région du port de North Fraser, recommande instamment que la Commission du port de North Fraser soit exclue des dispositions du bill 10 étant donné l'excellence de l'administration de la région par la Commission dans le passé.

Le président,
B. M. Hoffmeister.»

Ce sont là toutes les communications que nous avons reçues. Je ne sais s'il y a ici ce matin des personnes qui représentent des organisations ou municipalités autres que celles que j'ai mentionnées. Il y a une autre personne présente, M. Ross Tolmie d'Ottawa, qui représente le Conseil de l'industrie forestière de la Colombie-Britannique, dont je viens de vous lire le télégramme.

Le meilleur moyen de procéder, messieurs, serait peut-être d'entendre les exposés de ces divers groupes maintenant. L'an dernier les fonctionnaires du ministère nous avaient expliqué le bill et, cette année, il y a eu un long débat

sur la motion tendant à l'adoption du bill en deuxième lecture. Normalement, nous commençons par demander aux fonctionnaires du ministère de nous expliquer le bill. Je me demande si la chose est nécessaire ou s'il ne vaudrait peut-être pas mieux entendre ces groupes, puis demander au ministre et à ses fonctionnaires de commenter leurs exposés.

Le sénateur ISNOR: Monsieur le président, le ministre des Transports est ici maintenant.

Le PRÉSIDENT: Oui, je l'ai dit.

Le sénateur LEONARD: En ma qualité de parrain du bill je me demande si nous ne devrions pas demander au ministre combien de temps il peut nous consacrer et s'il est pressé nous pourrions l'entendre tout de suite afin d'être sûrs d'entendre son témoignage avant qu'il s'en aille.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le Comité désire entendre le ministre maintenant. Je ne sais pas si nous avons besoin d'une explication ou si le ministre tient à nous dire quelque chose.

L'hon. J. W. Pickersgill, Ministre des Transports: Je n'ai rien à vous dire, mais en réponse à la question du sénateur Leonard, il me serait difficile de rester après 11 heures. Je me tiens évidemment à la disposition du Comité si ma présence est nécessaire.

Le PRÉSIDENT: Par conséquent nous devrions entendre les témoins afin que le ministre puisse nous faire ses commentaires avant de s'en aller. Êtes-vous d'accord messieurs?

Des VOIX: Oui.

Le PRÉSIDENT: Si vous voulez bien nous allons commencer par les témoins de la cité d'Oshawa. Je ne pense pas qu'ils aient grand-chose à nous dire. Nous les avons déjà entendus et cela ne prendra pas beaucoup de temps. Vous vous souvenez certainement de M. McNeely. Il s'est présenté devant nous au mois de novembre dernier au sujet du bill de l'an passé.

M. E. G. McNeely, Avocat de la cité d'Oshawa: Monsieur le président, monsieur le ministre, honorables sénateurs, si je suis ici ce matin c'est évidemment à la demande du conseil municipal de notre ville qui a autorisé le maire, M. Gifford et moi-même à comparaître de nouveau devant votre Comité afin de renouveler nos instances au sujet du bill S-38 qui, pour ce qui est de la ville d'Oshawa, correspond en tous points au bill S-10 dont votre Comité est saisi en ce moment.

Vous vous souviendrez que lorsque votre Comité a étudié ce bill qui venait d'être introduit pour la première fois, Hamilton, Toronto et Oshawa se sont opposées aux dispositions selon lesquelles la majorité des commissions de ports de ces villes seraient régies par la nouvelle loi, ce qui abrogerait les lois privées qui les régissaient dans certains cas depuis des années, et dans le nôtre depuis quelques années.

Depuis que les trois parties en cause ont exprimé leur opinion, qui était à peu près la même à ce sujet, deux ont obtenu satisfaction. On a tout d'abord éliminé Toronto du bill et ensuite, un peu avant que le nouveau bill ne soit introduit, on y a éliminé Hamilton. Ainsi, sur les trois parties qui ont soulevé des objections au départ, nous sommes les seuls qui restent. Ce n'est pas parce que les autres ont abandonné le principe pour lequel nous luttons tous à l'époque mais parce que le fait d'avoir été éliminés du bill leur suffit. En ce qui concerne le nouveau bill, nous avons maintenu au départ—et messieurs les sénateurs se souviendront certainement que plusieurs membres du Comité se sont ralliés à notre opinion et certains l'ont même exprimée eux-mêmes—que puisque les commissaires de port indiqués à l'annexe du bill bénéficiaient déjà

des droits accordés par le Parlement en vertu de lois privées, ou de lois publiques conçues à leur intention, il serait raisonnable de prendre des dispositions afin que si cette loi était abrogée ou si l'on incorporait à la nouvelle loi des dispositions permettant de l'abroger, il soit d'abord nécessaire d'obtenir le consentement des conseils municipaux des villes visées.

Telle est la position que nous avons prise au départ et que plusieurs membres de votre Comité semblaient approuver à l'époque. Toutefois Toronto et Hamilton ont trouvé que nous n'allions pas assez loin. Nous avons maintenu cette position et, comme je viens de le dire, Toronto et Hamilton ont été complètement exclus et nous ne sommes pas plus avancés. Oshawa va se ressentir du bill de la façon suivante. Lorsque la commission du port d'Oshawa a été constituée sous le régime de la loi actuelle, la municipalité, afin d'établir cette commission régionale, a pris des dispositions avec le ministère en vue de remettre à l'administration de la commission du port...

Sénateur ISNOR: C'était en quelle année?

M. McNEELY: En 1960 monsieur... environ 50 acres de terrain d'une valeur approximative de vingt-cinq mille dollars. Nous avons fait cela sur la foi de cette loi.

Sous le régime de la loi actuelle nous avons évidemment le droit de nommer un membre. Sous l'empire de la loi actuelle nous avons le droit de vérifier la comptabilité de la commission. La commission, évidemment, manipule de l'argent qui provient de nos biens.

En vertu de la nouvelle loi notre commission peut être placée sous son empire et notre ancienne loi peut être abrogée à la majorité des voix des commissaires; or la plupart de ces commissaires sont, évidemment, nommés par le gouvernement fédéral. La nouvelle loi ne renferme aucune disposition concernant la vérification des livres tandis qu'il en est tenu compte dans la loi actuelle. Je dois vous dire qu'il s'agit d'une disposition que le ministère a jugé utile d'ajouter à presque toutes les lois intéressant la Commission des ports votées depuis 50 ans. Ce n'est pas dans la nouvelle loi. C'est une des dispositions que l'on a supprimées.

En outre, sous le régime de la nouvelle loi, lorsque les commissaires auront décidé à la majorité des voix que nous tombons sous son empire, la nouvelle loi renferme une disposition selon laquelle le gouverneur en conseil peut dissoudre l'une ou l'autre commission de port par simple proclamation. Rien n'exige qu'il prévienne les intéressés avant d'exercer ce pouvoir. L'article en question prévoit que la commission peut être complètement abolie par proclamation.

Le conseil d'Oshawa estime que cette loi ayant été établie en vertu des dispositions dont je viens de vous parler, il s'agit d'une loi du Parlement qui accorde certains droits à la municipalité, certains droits qui, selon nous, sont importants, et il n'est pas raisonnable de sa part de s'opposer à un bill qui aurait pour résultat d'abolir complètement la commission du port sans qu'on le consulte et, évidemment, sans qu'on consulte le Parlement.

Toutes les lois sont, évidemment, susceptibles d'être modifiées ou abrogées mais la loi en question renferme une disposition selon laquelle l'exécutif, sans nous consulter et sans consulter le Parlement, peut nous priver des droits que nous avons en ce moment et auxquels nous tenons.

Nous nous rendons parfaitement compte, monsieur le président, que le Comité et le Sénat se sont donné beaucoup de mal pour s'assurer que non seulement Oshawa, mais quiconque a quelque chose à dire au sujet du bill, ait amplement l'occasion d'être entendu. Nous nous en rendons compte et j'ose espérer qu'on comprendra que si nous en avons profité dans une si large mesure c'est parce que nous nous intéressons vivement à cette question. Pendant toute l'étude du bill nous avons cherché à prendre une position qui nous semblait raisonnable. Nous n'avons pas demandé qu'on nous en exclue complètement comme les autres municipalités, mais s'il semble qu'en apportant ces modifi-

cations selon nous raisonnables, par rapport aux commissions de port qui occupent en ce moment une position spéciale en vertu de lois spéciales, si l'on considère qu'en accordant ce que nous demandons à toutes les commissions cela créerait un problème, j'estime, dans ce cas, que tout indique que nous aurions dû prendre la position qu'Hamilton et Toronto ont prise au départ et qui leur a réussi.

Le PRÉSIDENT: Si je comprends bien, monsieur McNeely, vous voudriez que ce bill soit modifié sous deux rapports. Vous souhaiteriez en premier lieu qu'on obtienne le consentement de la municipalité avant de fondre la loi actuelle dans la nouvelle, n'est-ce pas?

M. McNEELY: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Ensuite vous voudriez avoir le droit, comme auparavant, de vérifier la comptabilité et les registres intéressant le port de la localité?

M. McNEELY: C'est cela, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Pour votre gouverne, messieurs les sénateurs, je devrais peut-être vous lire la disposition de l'actuelle loi qui concernent les Commissaires du port d'Oshawa qui porte sur la vérification de la comptabilité.

Voici:

Les livres, comptes, registres et documents de la Société pourront être vérifiés à tout moment par le ministre ou le conseil municipal d'Oshawa ou par une personne autorisée à cette fin par le ministre ou le conseil.

Maintenant, le nouveau bill renferme une disposition plus ou moins identique pour ce qui est du ministre mais pas en ce qui concerne les municipalités. L'article 17, à la page 7, exige que la Commission tienne des comptes de tous les montants qu'elle a empruntés, reçus et dépensés, et ainsi de suite, et le paragraphe (2) de l'article 17 est ainsi conçu:

Tous les livres, comptes, registres et documents de la Commission doivent, à tout moment raisonnable, demeurer accessibles à l'inspection du ministre ou d'une personne autorisée par lui à cette fin.

Je suppose que nous pourrions modifier cet article de façon à ce que toute municipalité où il y a un port aurait également droit à l'inspection. Cela prendrait soin de votre revendication n'est-ce pas?

M. McNEELY: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Qu'en pensez-vous, monsieur le ministre?

L'hon. M. PICKERSGILL: Je préférerais, entendre tous les témoignages et y répondre en une seule fois. J'ai une opinion à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Oui. Vous avez ensuite proposé qu'on obtienne le consentement de la municipalité d'Oshawa, dans votre cas, avant de remplacer la loi actuelle par la nouvelle loi générale. On pourrait sans doute y parvenir en modifiant l'article 30 du bill. Comme vous pouvez le voir, messieurs les sénateurs, le paragraphe (2) de l'article 30 stipule qu'aucune proclamation ne peut être lancée sauf si le gouverneur en conseil a été saisi d'un statut administratif adopté par la commission, on entend par là de déclarer que la commission est établie sous le régime de la présente loi. Vous voudriez qu'on ajoute «le consentement de la municipalité», n'est-ce pas?

M. McNEELY: Oui, monsieur.

Sénateur LAMBERT: Puis-je poser une question à monsieur McNeely? Il nous a laissé entendre que la commission régionale étant composée de deux membres nommés par le gouvernement fédéral et d'un membre de l'endroit, il pourrait y avoir des divergences d'opinion. Est-ce que vous vous fondez toujours sur cette opinion?

M. McNEELY: Non, monsieur, je ne pense pas que nous ayons pris cette position parce que nous pensions qu'il y aurait peut-être divergence d'opinion. Cela peut arriver, évidemment, mais nous nous sommes surtout dits que nous bénéficions actuellement de certains droits en vertu de la loi en vigueur et que la nouvelle fournit le moyen de nous en priver complètement ou en partie sans qu'on nous consulte.

Sénateur LAMBERT: Autrement dit, il est possible que les commissaires de port soient tous de la même opinion?

M. McNEELY: Oui. Je ne pense pas que notre position soit fondée sur la possibilité que les avis soient partagés puisque cela peut fort bien arriver. Ce n'est pas sur cette possibilité que nous fondons notre cause.

Sénateur LEONARD: Monsieur McNeely, la municipalité d'Oshawa détient toujours le titre de propriété sur les 50 acres, n'est-ce pas?

M. McNEELY: Oui, monsieur, mais nous en avons confié l'administration à la commission du port, c'est ce que les municipalités font parfois. En ce qui concerne la Commission des parcs, par exemple, la municipalité retient le titre de propriété mais la commission se charge de l'administration, elle est autorisée à louer des terrains et ainsi de suite. La commission bénéficie de l'incidence de la propriété tandis que la municipalité en conserve le titre juridique.

Sénateur LEONARD: Au moyen d'un bail?

M. McNEELY: Non, monsieur, voici comment nous avons procédé: Nous avons voté une ordonnance selon laquelle la commission du port d'Oshawa se chargerait de l'administration et se servirait du revenu provenant des terrains pour améliorer le port. Ainsi, nous gardons le titre de propriété tandis que la Commission loue les terrains et se sert du revenu pour améliorer le havre.

Sénateur LEONARD: N'êtes-vous pas en mesure de modifier les dispositions de votre entente avec la commission du port relativement à l'utilisation de ces terrains?

M. McNEELY: Je pense que nous le pouvons.

Sénateur LEONARD: Et vous pourriez sans doute vous entendre par rapport à l'inspection de la comptabilité en raison de l'utilisation de ces terrains?

M. McNEELY: Oui, ce serait sans doute possible.

Sénateur LEONARD: Il se pourrait aussi que la commission ne prenne aucune disposition sans votre consentement même si vous tombez sous le coup de la loi en question?

M. McNEELY: Eh bien, sauf votre respect, je pense qu'il est fort possible que la loi nous soit appliquée sans que nous y consentions. Cela me paraît fort possible, car après tout, si on propose de nous assujettir à la nouvelle loi c'est sans doute parce que le ministère estime que c'est ce qu'il y a de mieux à faire, et puisque c'est le ministère qui nomme la majorité des commissaires, il est raisonnable de supposer que lorsqu'elle sera bien décidée qu'il est indiqué d'agir de cette façon, ce sera certainement fait à la longue.

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

Sénateur GROSART: Monsieur McNeely, si par suite de l'attitude de la commission du port qui souhaite être assujettie à cette loi et celle du Conseil municipal qui ne souhaite pas que la Commission du port y soit assujettie, on arrive à une impasse, est-ce que le conseil d'Oshawa serait susceptible de retirer ces 50 acres de terrain de la juridiction de la commission du port? Le cas échéant, est-ce que ceci entraverait la commission du port?

M. McNEELY: Évidemment, tout est possible. Je ne pense pas que nous songerions à le faire car nous avons chargé la commission d'administrer ces terrains parce que nous estimons qu'il est dans l'intérêt de la municipalité et

de la commission du port de procéder de cette façon, et nous espérons qu'il continuera d'en être ainsi. Toutefois, si nous avons agi de cette façon à l'époque où on a voté la loi qui nous a donné les droits dont nous bénéficions actuellement il convient de s'en rappeler lorsqu'il est question d'établir des rouages pour nous priver de ces droits sans nous consulter. Mais ne croyez pas que nous menaçons en quelque sorte de le faire.

Sénateur GROSART: D'après ce que le sénateur Leonard a dit, le pouvoir de négocier que vous exercez relativement à ces terrains vous permettrait de protéger les droits que vous accorde la loi actuelle. Croyez-vous que vous puissiez réellement vous protéger de cette façon?

M. McNEELEY: Comme je viens de le dire, il vaudrait mieux que la loi renferme des dispositions selon lesquelles nous aurions le droit de vérifier la comptabilité. Nous sommes parfaitement satisfaits des droits dont nous bénéficions mais, évidemment, elles n'offrent aucune protection contre l'éventualité dont je vous ai parlé, à savoir qu'on pourrait liquider la commission du port sans nous consulter.

Sénateur LAMBERT: Songe-t-on à convertir ces 50 acres en un aménagement portuaire et, dans l'affirmative, quel sera le mode de financement?

M. McNEELY: Naturellement, la commission du port loue une partie de ce terrain maintenant et elle a sans doute des plans pour la mise en valeur d'une autre partie. Comme le terrain est vacant, je ne crois pas qu'à l'heure actuelle il puisse rapporter un très gros revenu mais avec le temps, naturellement, il prendra de la valeur. En ce qui concerne le financement des améliorations portuaires coûteuses, je crois que les revenus de la commission du port—et je crois que peut-être le ministère est plus en mesure de parler sur le sujet que je le suis—financeront des améliorations importantes. Cependant, le ministère des Transports doit se charger comme par le passé, à grands frais, des dépenses d'ordre majeur comme la construction des quais, le dragage et autres améliorations semblables dans le cas d'Oshawa comme dans le cas de presque tous les ports.

Sénateur CRERAR: Quel a été le revenu de l'année dernière?

M. McNEELY: Si je me le rappelle bien, le revenu de l'année dernière a été d'environ \$60,000. M. Stead ou M. Cavey peut vous donner un chiffre exact.

Sénateur CRERAR: Les opérations ont-elles été un succès?

M. McNEELY: Oui, elles l'ont été.

Sénateur CRERAR: Elles ont laissé une marge de profit?

M. McNEELY: Oui, il y a eu définitivement un profit. Je crois que le président a donné les chiffres à la dernière séance. Je puis ajouter que dans une couple de jours la *General Motors Corporation* commencera à expédier des voitures par notre port pour la première fois.

Sénateur CRERAR: Versez-vous vos revenus dans un fonds de réserve?

M. McNEELY: Je crois que la commission du port d'Oshawa a une réserve? Je représente la municipalité d'Oshawa et je ne connais peut-être pas aussi à fond les affaires de la Commission du port que ses commissaires; cependant, je crois qu'il existe une réserve.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, je ne désire pas interrompre les délibérations, mais nous connaissons maintenant les vues générales de la ville d'Oshawa et je crois très important que les commissaires du port de Fraser-Nord expriment leur opinion avant le départ du ministre. Nous pourrions peut-être remettre à plus tard les questions que les honorables sénateurs veulent poser à M. McNeely et passer à Fraser-Nord. Le comité est-il d'accord?

Des voix: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Les trois représentants des commissaires du port de Fraser-Nord sont: M. J. S. Alsbury, commissaire et président; M. S. L. Chambers, commissaire; et M. N. D. Eastman, secrétaire-gérant.

Permettez-moi de vous exprimer notre reconnaissance pour avoir pris la peine de venir d'aussi loin que la côte du Pacifique pour exposer vos vues au Comité. On me dit que M. Chambers lira l'exposé, est-ce exact?

M. CHAMBERS: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: Je vous présente M. S. R. Chambers, Commissaire de la Commission du port de Fraser-Nord.

M. S. L. Chambers, commissaire de la Commission du port de Fraser-Nord:

Monsieur le président, honorable ministre et honorables membres du Sénat, comme je désire être aussi bref que possible en raison de votre programme chargé, je dirai que l'année dernière, lorsque cette même loi, ou la loi initiale intitulée Bill S-38, a été présentée, nous étions d'avis que nous cherchions à créer dans un même bill un harnais qui conviendrait à la fois à un éléphant et à un cheval. Vous avez extrait du bill les deux éléphants, Toronto et Hamilton; et notre cheval à nous préfère le harnais qu'il a à celui que le bill lui prépare.

Nous vous sommes très reconnaissants du fait que les modifications que vous avez apportées à l'article 30 rendent un peu plus difficile l'application à nous de ce bill que sa première rédaction, car si nous devons adapter un règlement, comme vous l'exigez maintenant, il devrait être soumis à la municipalité concernée qui aurait alors l'occasion, si elle le désirait, de poser des objections. Nous croyons cette situation de beaucoup préférable à celle d'exiger une simple majorité des commissaires pour rendre les règlements applicables en vertu de la loi.

Cependant, notre satisfaction s'arrête à ce point parce qu'en lisant le texte qui vous a été soumis la dernière fois, il semble que l'intention soit de créer d'autres commissions et que vous établissiez une loi qui servirait de norme pour les commissions de port. Nous craignons qu'en dépit de l'option que nous avons de nous soustraire aux dispositions de l'article 30, tôt ou tard une nouvelle loi nous y assujétira. Nous avons donc cru sage de poser nos objections maintenant que lorsque l'occasion s'en présentera. Nous avons préparé et déposé, je crois, une comparaison, article par article, de notre loi existante avec le bill qui vous est soumis dans les cas où il convient de le faire, ce qui rend la lecture plus facile. Je crois que M. Eastman en a d'autres exemplaires ici.

Le PRÉSIDENT: Je crois que c'est la première fois que j'en entends parler.

M. CHAMBERS: Je crois qu'un exemplaire a été envoyé, mais je n'en suis pas certain.

Le PRÉSIDENT: Oui, il est au fond de ce dossier.

M. CHAMBERS: Nous en avons d'autres exemplaires si les sénateurs veulent faire la comparaison article par article.

Le PRÉSIDENT: Je m'excuse. Nous en avons reçu un exemplaire. Il est au fond du dossier.

M. CHAMBERS: J'en suis très heureux. Je n'aurais pas voulu vous oublier. Or, l'article 4 du bill S-10 tend à conférer le pouvoir de définir et de changer de temps à autres par une proclamation les bornes d'une commission de part. En vertu de la loi actuelle, il faut un statut pour délimiter nos bornes. Nous sommes d'avis qu'en raison des répercussions qu'auront les changements de bornes sur les autorités municipales et sur les industries situées dans le district, il serait préférable qu'une loi les délimite ou les modifie au besoin. Il en résulterait que les parties visées pourraient se présenter devant vous et poser

des objections plutôt que d'être confrontés par une proclamation. C'est l'une de nos objections les plus fortes.

Je désire aussi marquer mon opposition à l'article suivant—

Le PRÉSIDENT: L'article 30, paragraphe 1, précise:

«...le gouverneur général en conseil peut, par proclamation, déclarer qu'une Commission mentionnée à l'annexe de ladite loi est établie en conformité de ladite loi—»

Et elle peut aussi décrire les limites du port.

M. CHAMBERS: Oui, monsieur, c'est le cas. Je ne puis pas imaginer pourquoi quelqu'un voudrait le faire, mais néanmoins le pouvoir existe.

L'article suivant qui nous concerne est l'article 8, paragraphe 2, qui prévoit que le traitement du fonctionnaire administratif supérieur fixé par la commission, avec l'approbation du ministre, sera payé à même les revenus de la commission. Cette disposition m'intrigue, et on me dit que le salaire du fonctionnaire administratif supérieur donne lieu à des difficultés dans d'autres parties du pays, mais comme nous avons dépassé notre jubilé d'or et que personne ne s'est plaint au cours de ces cinquante années, je ne vois pas pourquoi, après cette période, nous dussions obtenir l'approbation. En outre, s'il faut que nous fassions fixer moyennant l'approbation du ministère le traitement du fonctionnaire administratif supérieur, le traitement de tous ses subordonnés sera gelé. De fait, tous les subalternes seront assujétis à cette directive. Je ne vois pas l'utilité de cette disposition.

A l'heure actuelle, en vertu de notre présente loi, nous avons le droit et le pouvoir d'acquérir des biens pour l'avantage de la commission sans aucune restriction. En vertu de l'article 10 du bill S-10, le ministre fixerait un montant et nous pourrions effectuer sans permission un achat inférieur à ce montant, mais il nous faudrait obtenir la permission du ministre pour acheter si ce montant était dépassé. La dernière fois qu'il a été question d'acheter un terrain chez nous, nous avions très peu de temps à notre disposition. Il fallait agir vite et je crois que nous serions embarrassés si nous devions nous adresser à Ottawa pour obtenir la permission d'acheter un morceau de terrain.

L'article 15 est le suivant qui nous intéresse; il traite des revenus de la commission. Il stipule que certaines affectations seront imputées sur ces revenus et nous n'y avons pas d'objections, mais le versement à des réserves et assujéti à l'approbation du ministre et la Commission devrait payer au Receveur général les revenus subsistant à la fin d'une année financière. Cette disposition inquiète nos amis de l'industrie parce qu'ils la considèrent comme un moyen d'imposition. Ils craignent, et nous aussi, qu'avec l'autorisation de nous dire que nous pouvons avoir des réserves en plus des dépenses approuvées, et que le surplus doit être remis au Receveur général, nous soyons amenés à faire partie de la structure générale de l'imposition et que, tôt ou tard, on nous dira que nous devons prélever un tantième de dollars par année de cette source. Nous ne croyons pas que l'intention de votre Chambre soit de nous placer dans cette situation de devenir une agence de recouvrement d'impôt fédéral mais c'est la conséquence de cet article.

Le sénateur CRERAR: Supposons que la commission opère à perte deux ou trois années de suite, comment combleriez-vous le déficit?

M. CHAMBERS: Heureusement, monsieur, cette situation ne s'est pas posée. Le cas échéant, je crois que nous devrions demander de l'aide au ministère en vertu de la loi existante.

Le sénateur CRERAR: Dans ce cas, il est évident que le ministère est justifié d'avoir l'autorité qu'il demande. L'autorité que le ministère a sur la commission est justifiée. Vous êtes placés dans une alternative: ou bien vous exploitez indépendamment de toute imposition aux contribuables et vos services à votre propre

ville ou district financent vos pertes éventuelles; ou bien ces pertes peuvent survenir—et je discute le principe—et vous vous adressez au trésor fédéral pour obtenir de l'aide, alors le trésor fédéral est de toute évidence placé dans une position plutôt différente.

M. CHAMBERS: Je suis d'accord. J'ai omis un facteur et c'est que depuis plusieurs années et encore aujourd'hui environ 40 p. 100 du revenu de Fraser-Nord provient des loyers de la plage des terres du gouvernement provincial. Nous sommes dans la situation unique—et les fonctionnaires pourront me corriger si j'ai tort—de n'avoir que très peu de plage fédérale dans notre port. Le gouvernement provincial en possède la majeure partie. Je ne sais pas pourquoi, mais c'est un fait qui existe depuis longtemps. Nous agissons comme agents du gouvernement provincial pour la location de ces lots et environ 40 p. 100 de notre revenu annuel nous viennent du gouvernement provincial. Ces revenus nous ont permis d'être fort solvables depuis longtemps. En vertu des règlements établis sous le régime de la loi actuelle nous sommes requis, si nous devons essayer d'emprunter de l'argent, d'obtenir la permission. Nous n'avons ni emprunts ni dettes.

Le sénateur CRERAR: Est-ce une disposition du gouvernement provincial?

M. CHAMBERS: Un bail de 21 ans, qui durera encore huit ans, stipule que la Commission du port de Fraser-Nord agira comme agent de location pour le gouvernement provincial pour cette plage et que les loyers seraient divisés entre la commission et le gouvernement. Au début, il y avait très peu de barrages. Cependant, les revenus ont augmenté d'une année à l'autre, mais je ne saurais dire ce qui arrivera à l'expiration du bail de 21 ans. Le résultat est qu'environ 40 p. 100 à peu près de nos revenus proviennent de cette source.

Le sénateur KINLEY: Le gouvernement garantit-il votre cautionnement?

M. CHAMBERS: Nous n'avons pas de cautionnement.

Le sénateur KINLEY: Vous avez le privilège d'emprunter de l'argent?

M. CHAMBERS: En vertu de la Loi sur la Commission du port de Fraser-Nord, nous avons le pouvoir de fonctionner avec l'approbation d'Ottawa. Nous ne l'avons jamais exercé.

Le sénateur KINLEY: Que comporte ce pouvoir? Pouvez-vous garantir des obligations?

M. CHAMBERS: Je ne saurais vous répondre vu que la question ne s'est jamais posée et dans l'état actuel de la Commission elle ne se posera pas d'ici à plusieurs années.

Le sénateur LAMBERT: Je désire soumettre un point à M. Chambers. Le changement qui a eu lieu dans l'administration du port de Vancouver et dans celle de plusieurs autres ports depuis qu'ils sont sous la juridiction de la Commission des ports nationaux ressemble de très près à celui qui est proposé dans le bill qui vise la Commission du port de Fraser-Nord?

M. CHAMBERS: Vous faites allusion, monsieur, à la situation actuelle où il est question de créer un comité consultatif?

Le sénateur LAMBERT: Je dis que le changement qui a eu lieu en 1935 en ce qui concerne l'administration de la Commission des ports nationaux confine de très près à ce qui est exigé ici des autres ports.

M. CHAMBERS: Je crains de ne pas pouvoir vous répondre. Je n'ai pas fait de recherches sur le fonctionnement de la Commission des ports nationaux.

Sénateur LAMBERT: Je crois que c'est important parce que les finances des ports auxquels vous faites allusion maintenant ont été réellement transférées au Conseil des ports nationaux.

M. CHAMBERS: Je comprends qu'il en est ainsi et que certains avaient de graves difficultés financières, mais c'était longtemps avant que je parvienne à l'âge de m'intéresser à ces questions. Il me faudrait faire beaucoup de lectures avant de pouvoir répondre à cette question.

Le sénateur LAMBERT: Mais vous en avez entendu parler?

M. CHAMBERS: Oui, j'en ai entendu parler.

Le PRÉSIDENT: Je ne suis pas certain que je saisisse votre point au sujet de l'article 15.

M. CHAMBERS: Je crois, monsieur, que si nous en venons au point qu'on exige de remettre au Receveur général tout surplus que nous pourrions avoir, tôt ou tard, celui-ci commencera à vouloir retirer un certain revenu de cette source chaque année et nous serons éventuellement dans la position de devenir officieusement un organisme fédéral de perception de taxes. A l'heure actuelle, nos revenus sont prélevés exclusivement pour les améliorations locales et ils proviennent tous des industries qui utilisent le port.

Le sénateur LEONARD: Pouvez-vous leur demander de compenser une perte?

M. CHAMBERS: Nous n'avons pas formulé cette requête, monsieur. Notre exploitation n'a pas posé de problème et nous ne comptons pas sur des subventions.

Le sénateur LEONARD: Évidemment, vous n'avez rien à craindre si vous n'édictez pas les statuts administratifs qui vous assujétiraient à la loi.

M. CHAMBERS: En effet, étant donné la loi actuelle; mais nous craignons que l'établissement proposé d'un très grand nombre de nouvelles commissions de port, qui relèveraient de la loi, entraînerait l'adoption de mesures législatives qui nous viseraient sans que nous puissions recourir aux clauses de sauvegarde établies.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que vous puissiez. . .

M. CHAMBERS: Cette situation n'est pas à prévoir.

Le sénateur LEONARD: Vous cherchez à vous défendre d'une telle éventualité?

M. CHAMBERS: C'est exact, monsieur.

Le sénateur CRERAR: Si votre Commission se trouve dans des embarras financiers vous vous tournerez alors vers Ottawa pour obtenir de l'aide?

M. CHAMBERS: Si nous nous trouvions dans une telle situation, nous devrions avoir recours à Ottawa ou aux municipalités avoisinantes ou, tant que nous aurons en main l'administration de cette plage provinciale, nous devrions peut-être demander l'aide du gouvernement provincial ou de toutes autres sources provinciales. Mais en fin de compte, il semble que nous aurions recours à Ottawa dans le cas d'embarras financiers.

Le sénateur CRERAR: Croyez-vous qu'il vous serait possible d'obtenir de l'aide du gouvernement provincial dans ces circonstances?

M. CHAMBERS: Il s'agit de placements de capitaux considérables. Je ne le sais pas.

Le sénateur CRERAR: Je pense que ce point est plutôt primordial. Je tente de découvrir d'une façon plutôt maladroite, c'est vrai, à qui revient la responsabilité financière? Si elle revient à Ottawa alors évidemment elle doit cadrer avec les engagements d'Ottawa.

M. CHAMBERS: A mon avis, cette responsabilité devrait revenir à Ottawa vu que notre institution a été créée par le gouvernement fédéral. Si nous avons des ennuis financiers, nous devons demander l'aide de ceux qui ont institué notre Commission.

Le sénateur CRERAR: Je ne dis pas qu'actuellement je suis tout à fait d'accord avec le principe sur lequel s'appuie l'affaire, mais étant donné que telles sont les circonstances, je pense qu'il incombe à Ottawa de prendre la décision finale.

Le sénateur BAIRD: Étant donné que vous escomptez, advenant un déficit, recourir à l'aide d'Ottawa, pourquoi Ottawa n'aurait-il pas une part des bénéfices que vous réalisez actuellement?

M. CHAMBERS: Nous n'accuserons vraisemblablement pas de déficit si nous ne donnons pas une partie de nos bénéfices à Ottawa.

Le sénateur BAIRD: C'est possible, mais en même temps, vous cherchez toujours des échappatoires.

M. CHAMBERS: J'ai pu examiner les affaires de cette commission et je n'y ai rencontré aucun problème de déficit.

Le sénateur MOLSON: A combien s'élèvent les recettes annuelles de la Commission?

M. CHAMBERS: Les revenus annuels de l'année dernière—notre rapport figure au dossier—se sont chiffrés par \$207,000.

Le sénateur MOLSON: Quels bénéfices a-t-elle enregistrés?

M. CHAMBERS: Les recettes ont dépassé les dépenses de \$59,000.

Le sénateur MOLSON: Quelles sont les réserves ou les excédents ou les deux?

M. CHAMBERS: La réserve destinée aux améliorations portuaires et aux cas d'urgence s'élève à \$105,000 tandis que les fonds placés dans des immobilisations se chiffrent à \$270,000.

Le sénateur McCUTCHEON: Vos livres tiennent-ils compte de la dépréciation?

M. CHAMBERS: Oui, monsieur, il y a un compte de dépréciation.

Le sénateur McCUTCHEON: \$90,000, déduction faite de la dépréciation ou non?

M. CHAMBERS: C'est le montant, déduction faite de la dépréciation.

Le PRÉSIDENT: Puis-je vous interrompre un moment? Le ministre m'avertit qu'il doit quitter bientôt et il désire adresser quelques mots au Comité avant son départ. Monsieur Chambers, puis-je vous demander d'attendre?

M. CHAMBERS: Certainement monsieur.

Le sénateur REID: Afin d'épargner du temps, le ministre aurait-il l'obligance d'expliquer l'article 27 ainsi que le paragraphe 2 de l'article 30?

L'hon. M. PICKERSGILL: Je suis heureux de vous dire un mot à ce sujet.

Monsieur le président, messieurs les sénateurs, je ne vous entretiendrai pas des buts que vise cette mesure législative car il est évident que vous la connaissez aussi bien que moi. Je n'ai pas l'intention de traiter des problèmes qui ont été soulevés ce matin, mais je désire vous signaler que le principal objectif de ce bill est d'adopter une méthode uniforme visant l'établissement d'autres commissions de port afin que le Parlement ne perde pas de temps,—ce temps qui devient de plus en plus précieux avec les années, étant donné la complexité des lois dont nous avons à nous occuper,—à régler des questions qu'une méthode établie par le Parlement pourrait résoudre. Les remarques que nous avons entendues ce matin n'ont guère trait au bill et ne se rapportent aucunement ni directement au but principal du bill.

J'aimerais tout d'abord vous entretenir des instances formulées au sujet de North-Fraser. Sans vouloir exclure la Commission du port de North-Fraser, je crois ne pas me tromper en affirmant qu'aucune autre commission n'est mieux protégée contre l'assujettissant à la loi tant qu'elle le désirera, car je crois savoir

que les commissaires y sont nommés à vie, comme vous messieurs. Par conséquent, à moins que la majorité n'estime qu'il serait avantageux de relever de ladite loi le gouvernement ne pourra, par aucun moyen, même si vous adoptez la loi, la leur imposer. Seul le Parlement serait en mesure de le faire, me semble-t-il; leur appréhension paraît donc quelque peu exagérée.

Il convient que je vous fasse une autre remarque, étant donné que je fais partie de l'administration qui recommande les dépenses et les impôts dans notre pays. Si les Commissaires du port de North-Fraser se trouvent dans une très excellente situation financière, ils le doivent aux contribuables canadiens qui ont payé approximativement \$200,000 par année, selon les renseignements que les fonctionnaires supérieurs de mon ministère m'ont fournis pour assurer le dragage du port. Ces frais ne sont pas imputés à la Commission du port mais au trésor du Canada. Il y aurait peut-être lieu d'examiner la situation d'un port qui retire des recettes aussi considérables que celui-ci afin de déterminer s'il ne serait pas plus équitable d'appliquer le principe de l'usager plutôt que celui de laisser un organisme local percevoir les revenus, alors que les contribuables canadiens assument les principales dépenses. Cette question d'ordre général ne se rapporte pas directement aux remarques qui ont été formulées aujourd'hui, mais elle a trait au fait que s'il incombe au Trésor fédéral de payer les frais principaux,—il en a été question dans le cas d'Oshawa également,—il devrait alors recevoir de la Commission les bénéfices qu'elle réalise. Il me semble que ce principe se défend facilement et qu'il s'oppose difficilement.

J'ose croire que les sénateurs ne penseront pas que je me soucie uniquement du trésor et qu'il ne me prendront pas pour un avare; mais j'avoue que je m'inquiète réellement du nombre de demandes que toutes les régions du pays présentent relativement à des dépenses qui revêtent un aspect national, mais qui sont pour ainsi dire des dépenses locales, laissant supposer que ces dépenses doivent être payées par les contribuables en général, car ces contribuables en général ne sont que des contribuables individuels. Toutefois, je ne suis pas ici pour vous donner un cours de finances publiques et je m'excuse. Mais je ne crois pas que les appréhensions—qui ne sont pas des appréhensions tant au sujet du bill proprement dit qu'au sujet des répercussions que le désir des Commissaires du port de North-Fraser de tomber sous le régime du bill pourraient entraîner—soient fondées. Les remarques que nous avons entendues ne laissent aucunement prévoir qu'ils relèveront du bill; il n'existe aucun moyen qui les obligerait à être visés par ce bill à moins que les commissaires actuels ne démissionnent en bloc, ce qui permettrait au gouverneur en conseil de nommer de nouveaux commissaires qui s'engageraient d'avance à prendre les dispositions voulues pour que le bill s'applique à ladite Commission. Il me semble qu'on ait déjà tenté de le faire, mais sans succès. Vous vous rappelez peut-être ce à quoi je fais allusion. Je pense donc que les craintes que vous avez exprimées sont exagérées et j'espère que les commissaires n'exerceront aucune pression pour que ladite Commission soit supprimée de l'Annexe afin que plus tard elle puisse tomber sous le régime de la Loi. Ce n'est certes pas une question urgente, et je ne crois pas qu'il porte atteinte aux mérites du bill proprement dit.

En ce qui concerne les instances que l'avocat de la ville d'Oshawa a formulées, je vous dirai que les vues qu'il a exprimées au sujet du consentement de la municipalité m'ont plutôt impressionné. Je serais moi-même très heureux qu'on modifie l'article 30; si les honorables sénateurs, après consultation avec les fonctionnaires de mon ministère, voulaient bien, avant de saisir notre Chambre du bill, y stipuler que dans le cas d'une seule municipalité, le consentement de la société peut être obtenue mais que dans le cas où plusieurs municipalités entrent en jeu, le consentement de la majorité de ces municipalités peut être obtenu. A mon avis, il ne serait pas raisonnable qu'une seule

puisse mettre son veto s'il y avait quatre ou cinq municipalités en cause. Mais si une disposition semblable pouvait être insérée—et je ne tente pas de la rédiger car je ne suis pas un rédacteur de loi—vu que le bill n'intéresse que les commissions de port déjà existantes et vu que nous ne voulons rien faire qui ne soit pas à la satisfaction des autorités locales. Une disposition du genre me semble raisonnable et je serais très heureux de parrainer dans notre Chambre un bill qui serait ainsi modifié.

Je m'inquiète un peu au sujet de l'inspection des livres. Étant donné que la municipalité d'Oshawa, comme toutes les autres municipalités, compte un représentant au sein de la Commission de ports et étant donné que le représentant de la municipalité qui est un des commissaires serait revêtu en tout temps du pouvoir d'inspecter les livres, il me semble que cette disposition est redondante. Si c'est aux fins d'inspection, c'est-à-dire de vérification, et nous savons que les commissions de port exploitent un commerce, que les livres doivent être mis à la disposition de tout membre du conseil pour qu'il en fasse l'inspection, il ne me semble pas que cette mesure pose des problèmes que je ne tenterai pas d'envisager, mais que les honorables sénateurs pourront peut-être examiner. J'estime donc que les municipalités sont suffisamment protégées. Mais advenant qu'une municipalité ait un intérêt appréciable dans des propriétés immobilières, elle pourrait s'entendre avec la Commission de port—comme je ne suis pas avocat, je ne sais si le bill devrait renfermer cette disposition, mais il me semble qu'il ne serait pas déraisonnable que le vérificateur de la municipalité soit aussi autorisé à examiner les livres afin de veiller aux intérêts de sa municipalité. Mais je préférerais qu'il ne le fût pas, tout comme je m'opposerais à ce qu'on permit aux membres de notre Chambre d'inspecter tous les détails de l'administration du ministère, ce dont le Parlement n'a jamais revendiqué le droit. Je douterais quelque peu, comme question de principe, que des hommes politiques municipaux soient autorisés à inspecter les livres de ces commissions de port.

Quant à la question soulevée tant par l'avocat de la ville d'Oshawa que par le sénateur Reid au sujet de l'article 27, je dois dire qu'il semble arbitraire, selon la façon dont il est rédigé actuellement, et je crois qu'il devrait renfermer une disposition visant la publication dans un certain délai d'un avis dans la *Gazette du Canada* ou dans une autre publication et la possibilité pour les intéressés, y compris les municipalités, de formuler des instances avant que le pouvoir de dissoudre une commission de port soit exercé. Je ne m'opposerais aucunement à ce qu'une modification de ce genre soit apportée au bill et de fait, je serais très heureux de la parrainer; dans la forme actuelle de l'article 27, il semble que le pouvoir de dissoudre une Commission soit plutôt arbitraire.

Le sénateur REID: Cet article paraît être en opposition à l'article 30.

L'hon. M. PICKERSGILL: Je ne le pense pas; l'article 27 se rapporte aux commissions de port qui pourraient être établies à l'avenir ou à toute autre commission qui tombe sous le régime de la Loi. L'article 30 ne vise que les huit commissions de port qui figurent à l'Annexe; ces deux articles visent donc des choses différentes. Le principe diffère aussi. Évidemment, je ne suis pas prêt à affirmer que la Commission de port devrait établir des statuts administratifs; des cas se sont présentés où il fut parfois très difficile, me semble-t-il, d'édicter des statuts administratifs et où il y eut de bonnes et suffisantes raisons de dissoudre la Commission. Ces cas furent rares, mais il semble que les sénateurs pourraient prévoir certaines circonstances où cela pourrait se répéter. De toute façon, c'est un pouvoir résiduel et je ne crois pas que les ministres supprimerai-ent à la légère les dirigeants des commissions de port. S'ils agissaient ainsi, ils perdraient vite leur poste.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous poser des questions au ministre? Il est pressé de partir.

L'hon. M. PICKERSGILL: Je n'ai pas hâte de quitter, mais je fais attendre d'autres personnes.

Le sénateur GROSART: Le ministre a-t-il dit qu'il ne s'opposait pas à ce que les livres de la Commission de port soient soumis à l'inspection des vérificateurs de la municipalité ou d'une autre autorité compétente?

L'hon. M. PICKERSGILL: Dans les cas où la municipalité a des intérêts appréciables. Il me semble que ses pouvoirs de vérification ne soient pas suffisants. S'il s'agit d'une municipalité qui ne possède pas d'intérêt matériel, aucun problème ne se pose; je crois toutefois qu'il serait opportun que ses propres vérificateurs vérifient les livres afin de bien veiller à ses intérêts. Je ne connais pas les difficultés que la rédaction d'une telle proposition peut représenter.

Le sénateur GROSART: Je suis un sénateur qui ne fait pas partie du Comité, mais j'ai soulevé certaines questions. J'espère qu'on ne me jugera pas téméraire de féliciter le ministre de la façon aimable, qui lui est habituelle, avec laquelle il a traité ce sujet.

Le sénateur CRERAR: J'aimerais que M. Pickersgill explique l'article 3. Je ne sais pas au juste ce qu'il signifie. Veut-il dire qu'une personne suffisamment influente, désirant créer une commission de port au lac Waskana à Regina pourrait faire établir une commission de port à cet endroit?

L'hon. M. PICKERSGILL: Je ne suis pas certain si le lac Waskana est navigable.

Le sénateur CRERAR: Cette disposition me paraît très vague.

L'hon. M. PICKERSGILL: Le sénateur Crerar et moi-même savons très bien qu'il était question d'une commission de port dans le bill qu'on a étudié au cours de la dernière session, mais ell ne paraît pas ici. Je veux parler de la Commission de port de Winnipeg et de Saint-Boniface que le Comité a passablement étudiée. Tant que le ministre actuel sera à son poste il n'est pas probable qu'il institue une commission de port d'eau douce sauf dans les Grands lacs. De fait, nous ne pensons pas créer beaucoup de nouveaux ports même en vertu de la législation actuelle. Je sais qu'il y a un endroit—et j'y étais la semaine dernière—où l'on étudie sérieusement la possibilité d'instituer une commission de port, il s'agit de Corner Brook. Il y a aussi le port de Saint-Jean qui n'attend que la mise en vigueur de la loi pour donner une commission à ce port historique qui est le plus ancien dans la plus vieille ville du Canada. A part ceux-là, je n'en connais pas d'autres. Il est évident qu'on n'établirait pas une commission de port dans un endroit qui ne serait pas assez grand ou qui ne présenterait pas suffisamment de trafic pour justifier tout ce dérangement qui est plutôt dispendieux. En ce qui concerne les petits ports, le maître de port suffit et on ne créerait pas l'organisme compliqué prévu par la loi.

Le sénateur CRERAR: Rien ne garantit que tous vos successeurs vont adopter cette attitude.

L'hon. M. PICKERSGILL: Je pense que le Gouverneur en conseil serait toujours de cet avis. Un port qui n'a pas beaucoup d'importance ne pourrait pas posséder une commission de port à moins d'entraîner des débours importants à même le Trésor et le ministère des Finances s'y refuserait peut-être. De plus, le ministre des Transports joue le rôle de quasi-dictateur des ports qui ne possèdent pas de commission; en établissant un organisme semblable il se prive de ses propres pouvoirs et cela aussi peut le faire changer d'idée.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous laisser partir le ministre?

Le sénateur GROSART: Le sénateur Léonard m'a fait part de certaines choses dont j'aimerais parler au ministre avant qu'il ne parte. J'ai critiqué assez vertement les mesures du ministère visant les municipalités, particulièrement en ce qui a trait à Oshawa et aux avis de réunion du Comité. Le sénateur Léonard m'a fourni certains éclaircissements supplémentaires et, effectivement, je me suis

montré trop sévère. Bien que je croie encore qu'il y ait eu lieu de se méprendre, je dois ajouter que je crois que le ministère a agi en toute bonne foi.

Le PRÉSIDENT: Pendant que nous nageons dans une atmosphère de compréhension et de sympathie nous pourrions peut-être laisser partir le ministre?

L'hon. M. PICKERSGILL: Je vous remercie beaucoup d'avoir prêté une oreille si attentive à mes digressions et je suis persuadé que tous les changements que les sénateurs apporteront au bill l'amélioreront. Merci beaucoup.

Le PRÉSIDENT: Le Comité veut-il entendre M. Chambers? Il y a eu quelques changements à la suite des propositions de modification du ministre. M. Ross Tolmie représente l'industrie forestière de la Colombie-Britannique. Avez-vous quelque chose à ajouter, monsieur Tolmie?

M. Ross Tolmie agent parlementaire, représentant le Conseil des Industries forestières de la Colombie-Britannique: Un seul mot, monsieur le président, messieurs les sénateurs; fondamentalement, mes clients du Conseil des Industries forestières de la Colombie-Britannique, adoptent la même attitude que les commissaires de port de North-Fraser. Ce sont eux qui se servent le plus du port. Il est principalement réservé à l'industrie forestière comme messieurs les sénateurs le savent déjà. Monsieur le président, leur premier intérêt est de préserver l'indépendance de la commission de port de North-Fraser. La possibilité d'intégrer le port avec celui de New-Westminster ou celui de Vancouver nous inquiète vivement. Mes clients croient que la nature différente et les problèmes spéciaux du port de North-Fraser, parce qu'il est peu profond, ne reçoit pas les longs courriers et sert presque exclusivement au transport des billes, du bois d'œuvre et du brin de scie, en font un port qui ne dessert que les besoins locaux et qui, par conséquent, exige une certaine autonomie locale. Ils refusent toute possibilité d'aménager un port métropolitain réunissant les basses régions.

Le PRÉSIDENT: Je suppose que les relations entre les industries que vous représentez et la commission actuelle sont très étroites?

M. TOLMIE: En effet.

Le PRÉSIDENT: Puisqu'il en est ainsi, ne croyez-vous pas que vous êtes suffisamment protégés par le paragraphe 2 de l'article 30:

Aucune proclamation ne peut être lancée en conformité du paragraphe (1) sauf si le gouverneur en conseil a reçu un statut administratif adopté par la Commission priant le gouverneur en conseil de déclarer la Commission établie sous le régime de la présente loi.

S'il était question de faire cela, je pense que vos clients pourraient protester auprès de la Commission et ils devraient se faire entendre avant qu'elle ne prenne des mesures.

M. TOLMIE: Monsieur le président, je crois que la proposition du ministre, il y a quelques instants, atténue certaines craintes de mes clients quant à la suppression éventuelle d'un port indépendant. Mais essentiellement, l'industrie forestière qui se sert du port de North-Fraser s'intéresse au maintien du *statu quo* et à l'indépendance du port.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des questions pour M. Tolmie? Messieurs les sénateurs, je crois que nous en sommes rendus au point où le ministre a affirmé qu'il approuverait les trois modifications du bill. Je crois qu'elles entrent tout à fait dans les vues de la ville d'Oshawa, n'est-ce pas, M. McNeely?

M. McNEELY: En effet.

Le PRÉSIDENT: Le ministre a proposé trois modifications: tout d'abord à l'article 17, le droit de vérifier les comptes; à ce sujet, le ministre a dit qu'il

serait heureux d'approuver une modification permettant au vérificateur de la ville d'inspecter les livres du port local. Il a, cependant, ajouté qu'il n'accorderait la permission qu'à la ville qui y possède des intérêts appréciables. C'est un peu difficile à formuler mais je pense que nous pourrions rédiger un projet de modification visant l'extension des droits d'inspection des comptes aux vérificateurs de toute ville dans le voisinage d'un port.

Le sénateur REID: La ville doit posséder des intérêts appréciables pour pouvoir vérifier les comptes. Ce ne serait pas nécessairement le vérificateur de n'importe quelle ville dans le voisinage du port.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez parler de North-Fraser?

Le sénateur REID: Non, de New-Westminster.

Le sénateur LEONARD: Vous croyez que New-Westminster serait visé par cette mesure?

Le PRÉSIDENT: La seconde modification se rapporte à l'article 27 donnant droit au gouverneur en conseil de dissoudre une commission; le ministre consent à le modifier en précisant qu'avant de procéder à une dissolution semblable, le gouverneur en conseil devra faire enquête et demander les opinions des parties intéressées.

De plus, le paragraphe (2) de l'article 30 exige que la proclamation qui met les commissions de port actuelles sous le couvert de la nouvelle loi reçoive le consentement non seulement de la commission locale comme il est indiqué au paragraphe (2) mais de la ville en question ou, lorsqu'il y a plus d'une ville, de la majorité d'entre elles.

Si les modifications proposées reçoivent l'approbation du Comité, je propose que nous donnions des directives à notre secrétaire-légiste afin qu'il entre en contact avec la division des lois du ministère des Transports et demande la rédaction des modifications pour que nous puissions les étudier à la prochaine réunion.

Le sénateur LEONARD: L'avocat-conseil du ministère, M. Fortier, est ici présent. Il a proposé de préparer les modifications pour la réunion de 2 heures 15. Puis-je proposer que nous nous réunissions à cette fin, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Si le Comité le veut bien, cela nous épargnera du temps. Si les modifications peuvent être prêtes à 2 heures 15, le Comité veut-il suspendre ses travaux jusqu'à cette heure?

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Il y a un seul problème. Le ministre a effectivement mentionné, en ce qui a trait à l'article 27, que peut-être un simple avis dans la *Gazette du Canada* serait suffisant. Vous ne l'avez pas répété dans votre observation, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Un avis dans la *Gazette du Canada*?

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Oui, un avis pour juger s'il doit y avoir dissolution d'une commission. Le ministre a pensé qu'on devrait publier un avis dans la *Gazette du Canada*. Vous ne l'avez pas mentionné et j'ai pensé que ce pouvait être important.

Le PRÉSIDENT: Oui, je pense qu'on devrait inclure un avis de ce genre dans la *Gazette du Canada* ainsi qu'une invitation aux parties intéressées de présenter leurs griefs. Le Comité accepte-t-il cela? Levons-nous la séance jusqu'à 2 heures 15?

Le sénateur ISNOR: J'aurais une question à poser en rapport avec la liste à la page 11. Dois-je conclure que seulement deux témoins ont présenté leurs exposés? Est-ce que cela signifie que les six autres sont d'accord?

Le PRÉSIDENT: Monsieur le sénateur, on leur a tous envoyé deux avis et très peu nous ont fait parvenir une réponse. Les seuls qui y ont répondu sont ceux qui ont comparu ce matin.

Le sénateur ISNOR: Merci.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Monsieur le président, permettez-moi de mentionner qu'au cours de notre conversation hier soir vous m'avez laissé entendre qu'on discuterait probablement ce matin de la date à laquelle le Comité étudierait les modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada.

Le PRÉSIDENT: Si le Comité veut discuter de cela tout de suite, je le veux bien ou préférez-vous attendre jusqu'à 2 heures 15?

Le sénateur KINLEY: Y a-t-il des témoins qui veulent comparaître devant le Comité au sujet de ce bill?

Le PRÉSIDENT: Le bill qui modifie la Loi sur la marine marchande du Canada est important et compliqué. Beaucoup de personnes ont demandé à comparaître devant nous afin de présenter des exposés à ce sujet. J'allais proposer que notre première réunion ne porte que sur le sujet et que nous demandions aux représentants du gouvernement qui doivent comparaître devant nous de nous expliquer le bill afin de nous en pénétrer davantage avant que les autres organismes ne présentent leurs mémoires. Le Comité accepte-t-il ma proposition?

Des VOIX: Assentiment.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions peut-être décider avant l'ajournement de 3 heures de la date à laquelle nous nous réunirons pour étudier le bill qui modifie la Loi sur la marine marchande du Canada? Le Comité veut-il suspendre ses délibérations jusqu'à 2 heures 15?

Des VOIX: Assentiment.

A 11 heures 20 du matin, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 2 heures 15 de l'après-midi.

Le Comité se réunit de nouveau à 2 heures 15 de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs les sénateurs, nous avons le quorum, nous commencerons donc la séance.

J'ai entre les mains les trois modifications donc nous avons discuté ce matin, et que le ministre a approuvées comme vous vous en souvenez. Je les lis dans l'ordre. Le premier se rapporte à l'article 17 à la page 7. Les sénateurs se souviennent qu'il s'agit de savoir si la ville qui a un intérêt dans le port pourrait avoir accès aux comptes grâce à ses vérificateurs. On a proposé d'ajouter les mots suivants à la fin du paragraphe (2):

ou, dans le cas d'une municipalité ayant un intérêt appréciable dans le port, tel que l'a déterminé le ministre, à l'inspection des vérificateurs de cette municipalité.

Avec la modification, le paragraphe (2) se lit comme il suit:

Tous les livres, comptes, registres et documents de la Commission doivent, à tout moment raisonnable, demeurer accessibles à l'inspection du Ministre ou d'une personne autorisée par lui à cette fin, ou, dans le cas d'une municipalité ayant un intérêt appréciable dans le port, tel que l'a déterminé le ministre, à l'inspection des vérificateurs de cette municipalité.

Il revient donc au ministre de juger si une municipalité a un intérêt appréciable.

Le sénateur REID: Est-ce là une modification?

Le PRÉSIDENT: C'est une modification au paragraphe (2) de l'article 17.

Le sénateur MOLSON: Pourriez-vous le lire de nouveau?

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous que je lise le paragraphe (2) modifié?

Le sénateur MOLSON: Oui.

Le PRÉSIDENT: C'est à la page 7. Le paragraphe (2) de l'article 17 se lira désormais comme il suit:

Tous les livres, comptes, registres et documents de la Commission doivent, à tout moment raisonnable, demeurer accessibles à l'inspection du ministre ou d'une personne autorisée par lui à cette fin, ou, dans le cas d'une municipalité ayant un intérêt appréciable dans le port, tel que l'a déterminé le ministre, à l'inspection des vérificateurs de cette municipalité.

Le sénateur McCUTCHEON: Je m'excuse, monsieur le président, mais j'étais absent ce matin. Quel est le but de la modification?

Le PRÉSIDENT: La ville d'Oshawa qui possède un intérêt appréciable dans le port d'Oshawa s'est opposée au bill, alléguant qu'en vertu du bill actuel la ville a le droit de vérifier les livres de la commission de port. On a proposé la modification afin de parer à l'objection. Vu que c'est un bill d'intérêt général, il s'appliquera à toutes les commissions de port qui en relèvent.

Le sénateur McCUTCHEON: Si je comprends bien, cela dépendra du ministre?

Le PRÉSIDENT: Il revient au ministre de déterminer si la municipalité en question possède un intérêt appréciable dans le port.

Le sénateur POWER: S'il décide dans la négative, la municipalité n'aura pas droit de regard dans les livres.

Le PRÉSIDENT: Oui.

Le sénateur McCUTCHEON: Si le ministre décide que les municipalités ont un intérêt appréciable—et, à mon avis, dans le cas d'Oshawa, il serait très difficile d'en décider autrement—combien de gens seront autorisés à inspecter les livres?

Le PRÉSIDENT: Seulement les vérificateurs.

Le sénateur McCUTCHEON: Dans le cas de la région de North Fraser, de combien de groupes s'agira-t-il?

Le PRÉSIDENT: Il n'y a que trois municipalités qui sont intéressées à la Commission du port de North Fraser. Que chacune ait le droit de faire examiner les livres par ses vérificateurs dépendra de la décision du ministre quant à l'intérêt de chaque municipalité particulière dans le port.

Le sénateur McCUTCHEON: Je n'ai pas l'intention de m'y opposer sérieusement, mais il me semble que, si la municipalité a droit à un état vérifié, cela devrait suffire. En vérité, les municipalités dont les noms apparaissent dans le présent bill contribuent peu de choses à la Commission du port. Ces municipalités ont peut-être loué un terrain de 50 acres, comme dans le cas d'Oshawa, mais elles comptent toutes sur le gouvernement pour voir aux besoins. Elles comptent toutes sur le gouvernement fédéral lorsqu'il s'agit d'engager de fortes dépenses en vue de l'aménagement de leurs ports. Si elles obtiennent un état vérifié, elles n'ont sûrement pas droit à autre chose. Cependant, si la majorité des membres du Comité sont pour l'amendement...

Le PRÉSIDENT: Franchement, je ne crois pas que la question ait beaucoup d'importance d'une façon ou d'une autre. Mais on a fait la proposition, le Comité l'a approuvée et le ministre est d'accord.

Le sénateur POWER: Il me semble que cet amendement restreint le droit de la municipalité.

Le PRÉSIDENT: Aux termes du bill, il n'y a pas d'autorité.

Le sénateur POWER: Vous autorisez les gens à qui le ministre reconnaît un intérêt. Pourquoi le ministre leur accorderait-il l'autorisation s'ils n'avaient pas un intérêt? Je crois que c'est là une disposition peu commode. Le ministre, d'après votre amendement, serait obligé, pour autoriser, de dire que ces gens ont un intérêt appréciable. Si ce n'était de votre amendement, le ministre pourrait dire: «Vous êtes autorisés, allez-y, et faites-le.»

Le PRÉSIDENT: Non, je ne crois pas que ce soit là l'effet du paragraphe (2). Je ne crois pas que ce paragraphe permette au ministre d'autoriser quelque personne de l'extérieur à examiner les livres. Il faudrait que ce soit quelqu'un de son propre personnel.

Le sénateur LEONARD: Monsieur le président, l'objet de la disposition est, je crois, de régler le cas d'Oshawa qui a un intérêt appréciable dans le port. Jusqu'ici et sans cet amendement, les municipalités n'ont aucun droit en matière de vérification. L'amendement a pour objet de donner ce droit à une municipalité qui a un intérêt appréciable. Il faut que quelqu'un détermine l'intérêt appréciable pour éviter des demandes peu sérieuses provenant de municipalités n'ayant que de très faibles intérêts. Je crois qu'il convient très bien dans un cas du genre de celui-ci, où il s'agit d'accorder un droit qui n'existe pas dans le bill, de laisser au ministre le soin de décider si la municipalité a ou non un intérêt suffisant pour que ses vérificateurs aient le droit d'examiner les livres.

Le PRÉSIDENT: Proposez-vous l'amendement, monsieur le sénateur Leonard?

Le sénateur LEONARD: Je ne suis pas membre du Comité.

Le sénateur ISNOR: Je propose l'amendement.

Le PRÉSIDENT: L'amendement est-il approuvé?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Le deuxième amendement proposé a trait à la ligne 17 de la page 9. Il s'agit de l'article 27 du bill. L'article 27 se lit maintenant comme il suit:

Le gouverneur en conseil peut ordonner à toute Commission établie conformément à la présente loi de liquider ses affaires et peut par proclamation dissoudre toute Commission à l'égard de laquelle une semblable ordonnance a été rendue.

On a dit ce matin qu'un avis quelconque devrait être donné aux parties intéressées advenant qu'une telle ordonnance soit rendue, afin qu'elles puissent s'opposer, si elles le désirent, à l'abolition ou à la dissolution d'une Commission.

On propose qu'une condition soit ajoutée à l'article 27 portant que:

... toutefois, cette ordonnance ou proclamation ne prendra effet qu'à l'expiration de quatre-vingt-dix jours à compter de la date de sa publication dans la *Gazette du Canada*.

Une telle disposition autoriserait toute partie intéressée qui s'oppose à l'ordonnance de dissolution à comparaître devant le ministre et à lui faire part de ses objections.

Le sénateur McCUTCHEON: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Cela est raisonnable, je pense. Avez-vous des remarques à faire là-dessus?

Le sénateur MOLSON: Monsieur le président, ne croyez-vous pas qu'il s'agit là d'un très bref délai?

Le PRÉSIDENT: Quatre-vingt-dix jours?

Le sénateur MOLSON: Il me semble que dans la pratique, sinon en théorie, il faudrait à une Commission de port beaucoup plus de quatre-vingt-dix jours pour liquider ses affaires.

Le sénateur McCUTCHEON: Il s'agit seulement de l'ordonnance.

M. STEAD: L'intention, monsieur, était que rien ne soit commencé avant l'expiration de quatre-vingt-dix jours, car l'ordonnance de liquider n'entrerait en vigueur qu'après l'expiration de la période d'appel.

Le PRÉSIDENT: Les honorables sénateurs approuvent-ils tous cet amendement?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Le troisième amendement, qui est peut-être le plus important, a trait au paragraphe (2) de l'article 30, qui se trouve à la page 9. Il s'agit des Commissions de port qui existent présentement et qui pourraient désirer tomber sous le coup de la nouvelle loi. Vous vous souviendrez, messieurs, que, en vertu du paragraphe (2) dans ses termes actuels, le gouverneur en conseil ne peut lancer aucune proclamation visant à placer l'une de ces Commissions existantes sous le coup de la nouvelle loi, à moins qu'il n'ait reçu un statut administratif adopté par la Commission elle-même le lui demandant. On a dit ce matin que certaines des municipalités sous les auspices desquelles les Commissions de port ont été d'abord établies pourraient être intéressées d'une façon ou d'une autre à la question de l'inclusion de ces Commissions dans la nouvelle loi, et que ces municipalités devraient avoir le droit de se faire entendre. L'amendement proposé est donc le suivant: au lieu du présent paragraphe (2), le nouveau paragraphe se lira comme il suit:

Aucune proclamation ne peut être lancée en conformité du paragraphe (1), sauf si le gouverneur en conseil a reçu

a) un statut administratif adopté par la Commission priant le gouverneur en conseil de déclarer la Commission établie sous le régime de la présente loi;

Il n'y a pas de changement jusqu'ici, mais voici la nouvelle partie:

b) une ou des résolutions adoptées par les conseils de toutes les municipalités habiles à nommer un membre de la Commission ou à prendre part à une telle nomination ou, s'il y a plus de deux semblables municipalités, adoptées par les conseils d'une majorité de ces municipalités.

Maintenant, dans le cas d'Oshawa, où une seule municipalité est en cause, il s'agirait non seulement d'un statut administratif adopté par la Commission elle-même mais d'une résolution du conseil de la ville d'Oshawa. Dans le cas de New Westminster, où plusieurs municipalités sont intéressées, il s'agirait d'une résolution adoptée par les conseils d'une majorité de ces municipalités en plus d'un statut administratif adopté par la Commission.

Le sénateur POWER: Avez-vous dit une majorité?

Le PRÉSIDENT: Oui, une majorité. Voulez-vous que je relise cette partie, monsieur le sénateur?

Le sénateur POWER: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Je vais donner lecture de la nouvelle partie encore une fois; le premier alinéa est sensiblement le même qu'auparavant:

b) une ou des résolutions par les conseils de toutes les municipalités habiles à nommer un membre de toute Commission de port énuméré dans l'Annexe à la présente loi, ou à prendre part à une telle nomination ou, s'il y a plus de deux semblables municipalités, par les conseils d'une majorité de ces municipalités.

Le sénateur MOLSON: Monsieur le président, qu'arrive-t-il lorsqu'il y a deux municipalités et qu'on ne reçoit qu'une résolution?

Le PRÉSIDENT: Je m'excuse; le secrétaire-légiste me dit que j'ai fait erreur. La première partie de ce paragraphe doit se lire comme il suit:

b) une ou des résolutions approuvant ledit statut administratif, adoptées par les conseils . . .

Le sénateur BOUFFARD: Mais, supposons qu'il y ait deux municipalités?

Le PRÉSIDENT: S'il y a deux municipalités, il faudra l'approbation des deux. Il est impossible d'avoir une majorité lorsque le total est de deux.

Le sénateur REID: Pourriez-vous nous dire ce qui arriverait à supposer qu'il n'y ait qu'un conseil, qu'une ville?

Le PRÉSIDENT: Lorsqu'il n'y a qu'une municipalité?

Le sénateur REID: Je songe à une Commission de port en particulier. Elle se compose de trois membres, l'un de la ville et deux élus par le gouvernement.

Le PRÉSIDENT: Nous ne parlons pas de la Commission, nous parlons de la municipalité. Combien de municipalités?

Le sénateur REID: Nous avons dix municipalités qui participent à l'activité de la Commission sous l'empire de la loi.

M. STEAD: Dans le cas de New-Wesminster,—je ne parle que de la cité de New-Westminster telle qu'elle est constituée présentement,—la Commission du port de New-Westminster n'accorde le pouvoir de nommer un de ses membres qu'à une seule ville, la ville de New-Westminster.

Le sénateur REID: Deux sont nommés par le gouvernement.

M. STEAD: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Cela modifie la situation. Pour que la Commission du port de New-Westminster soit visée par la loi, il faut d'abord que deux choses se produisent. Premièrement, que la Commission elle-même ait adopté un statut administratif demandant à être visée par la loi. Deuxièmement, le conseil de la municipalité de New-Westminster doit adopter une résolution approuvant ledit statut administratif.

M. STEAD: C'est juste.

Le sénateur MOLSON: Qu'arrive-t-il si deux municipalités sont intéressées?

Le PRÉSIDENT: Si vous lisez l'amendement, vous constaterez qu'il dit «une ou des résolutions adoptées par les conseils de toutes les municipalités habiles à nommer un membre de la Commission ou à prendre part à telle nomination . . .» S'il y a deux municipalités, les deux doivent adopter des résolutions. Mais l'amendement ajoute «ou, s'il y a plus de deux municipalités, par les conseils d'une majorité de ces municipalités».

Le sénateur MOLSON: Parmi les ports mentionnés dans l'Annexe, s'en trouve-t-il dans lesquels deux municipalités sont intéressées? Je pose cette question parce que je me demande s'il est possible qu'une municipalité ait un intérêt primordial dans le port tandis qu'une autre, dont l'intérêt serait beaucoup moindre, pourrait mettre obstacle au vœu de la majorité en n'adoptant pas la résolution requise.

M. STEAD: Il existe deux cas de ce genre, soit la Tête des lacs et Port Alberni. Dans ces deux cas, les lois présentement en vigueur sont fort semblables au présent bill. En conséquence, la difficulté, advenant qu'elle survienne, ne serait pas très grande dans ces deux cas.

Le sénateur REID: Dans le cas de North Fraser, il y a trois municipalités.

Le PRÉSIDENT: Il faudrait alors que la résolution soit adoptée par les conseils d'une majorité de ces municipalités.

M. STEAD: Dans les trois municipalités, il faudrait que la majorité soit d'accord car trois municipalités participent à la nomination d'un seul membre.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous quelque chose à ajouter?

Le sénateur LEONARD: Je me demande si les représentants d'Oshawa ou de North Fraser, qui sont ici ce matin, ont quelque chose à dire avant que nous ne fassions rapport du bill.

Le PRÉSIDENT: Nous serions heureux d'entendre tout autre commentaire.

M. CHAMBERS: Comme nous l'avons dit ce matin, la Commission n'apparaît plus dans l'Annexe. Les amendements proposés font largement disparaître nos objections au bill tel qu'il se lisait à l'origine.

M. McNEELY: Notre principale objection portait sur le point qu'on vient de discuter et on nous a donné pleine satisfaction. L'autre objection avait trait à l'accès aux livres et là aussi nous avons obtenu satisfaction. On a fait remarquer, bien entendu, que, d'après la nouvelle loi, il faudrait un intérêt appréciable dans le port. Dans ce cas, on emploie le mot «port» géographiquement comme ligne de démarcation et non comme route. La décision appartient au Comité, bien entendu, mais le ministre a bien dit,—j'ai obtenu la transcription sténographique de ses remarques,—qu'il accepterait que le vérificateur de la municipalité ait le droit d'examiner les livres en toute circonstance où la municipalité a un intérêt sensible dans le port. Il y a probablement une différence entre un intérêt sensible et un intérêt appréciable. Sous réserve de ces observations à l'égard de ce point particulier, les amendements font disparaître nos objections.

Le PRÉSIDENT: Le troisième amendement, c'est-à-dire l'amendement au paragraphe (2) de l'article 30 est-il approuvé?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Pour ce qui est du reste du bill croyez-vous qu'il soit nécessaire que nous l'examinions article par article? Nous avons eu l'occasion d'en prendre connaissance en deux autres occasions.

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Dois-je faire rapport du bill et de ces trois amendements?

Des VOIX: Approuvé.

Sur ce, le Comité s'ajourne.



Deuxième session de la vingt-sixième législature

1964

LE SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ PERMANENT
DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Auquel a été déféré le bill suivant:

Bill S-10, intitulé: «Loi prévoyant l'établissement de Commissions de port»

Président: L'HONORABLE A. K. HUGESSEN

Fascicule 2

SÉANCE DU MARDI 5 MAI 1964

RAPPORT DU COMITÉ

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1964

20709-1

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: l'honorable ADRIAN K. HUGESSEN

Les honorables sénateurs

Baird	Macdonald (<i>Brantford</i>)
Beaubien (<i>Provencher</i>)	McCutcheon
Bouffard	McGrand
Bradley	McKeen
Buchanan	McLean
Connolly (<i>Halifax-Nord</i>)	Méthot
Croll	Molson
Dessureault	Monette
Dupuis	Paterson
Farris	Pearson
Gélinas	Phillips
Fournier (<i>Madawska-Restigouche</i>)	Power
Gershaw	Quart
Gouin	Reid
Haig	Robertson (<i>Shelburne</i>)
Hayden	Roebuck
Hollett	Smith (<i>Kamloops</i>)
Horner	Smith (<i>Queens-Shelburne</i>)
Hugesen	Stambaugh
Isnor	Taylor (<i>Westmorland</i>)
Jodoin	Thorvaldson
Kinley	Veniot
Lambert	Vien
Lang	Welch
Lefrançois	Woodrow—(50).

Membres d'office

Brooks

Connolly (*Ottawa-Ouest*).

(Quorum 9)

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat en date du mercredi 18 mars 1964.

«Conformément à l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Leonard propose, appuyé par l'honorable sénatrice Inman, que le Bill S-10, intitulé: «Loi prévoyant l'établissement de Commissions de port», soit lu la deuxième fois.

Après débat, la question étant mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Leonard propose, appuyé par l'honorable sénateur Farris, que le bill soit déféré au comité permanent des Transports et des Communications.

La question, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat,
J. F. MACNEILL.

PROCÈS-VERBAL

MARDI 5 mai 1964

Conformément à l'avis d'ajournement, le Comité permanent des transports et des communications se réunit en ce jour à 10 h. 30 du matin.

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen (*président*), Baird, Brooks, Buchanan, Connolly (*Ottawa-Ouest*), Croll, Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Gershaw, Gouin, Haig, Hollett, Isnor, Kinley, Lambert, Lefrançois, McGrand, Méthot, Pearson, Quart, Reid, Smith (*Kamloops*), Smith (*Queens-Shelburne*), Stambaugh, Thorvaldson, Veniot et Woodrow—(27).

Aussi présents: M. E. Russell Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire.

Le Comité étudie de nouveau la modification à apporter à l'alinéa b) du paragraphe 2 de l'article 30 du bill S-10 intitulé: «Loi prévoyant l'établissement de commissions de port», tel qu'il a été modifié le jeudi 30 avril 1964.

Sur une motion de l'honorable sénateur Croll il est décidé de modifier l'alinéa de la façon suivante:

- b) une ou des résolutions approuvant ledit statut administratif adopté par le conseil d'une municipalité quelconque habile à nommer un membre de la Commission ou à prendre part à une telle nomination ou, s'il y a plus d'une semblable municipalité, adopté par les conseils d'une majorité de ces municipalités.

A 10 h. 10 du matin le Comité termine l'étude du bill S-7.

Certifié conforme.

Secrétaire du Comité,
F. A. Jackson.

RAPPORT DU COMITÉ

MARDI 5 mai 1964

Le Comité permanent des Transports et des Communications, auquel a été déféré le Bill S-10, intitulé: «Loi prévoyant l'établissement de Commissions de port», a, pour obtempérer à l'ordre de renvoi daté du 18 mars 1964, examiné ledit bill et l'a chargé d'en faire rapport au Sénat avec les amendements suivants:

1. Page 7: Supprimer le paragraphe (2) de l'article 17 du bill et y substituer ce qui suit:

«(2) Tous les livres, comptes, registres et documents de la Commission doivent, à tout moment raisonnable, demeurer accessibles à l'inspection du Ministre ou d'une personne autorisée par lui à cette fin, ou, dans le cas d'une municipalité ayant un intérêt appréciable dans le port, tel que l'a déterminé le Ministre, à l'inspection des vérificateurs de cette municipalité.»

2. Page 9: Supprimer l'article 27 du bill et y substituer ce qui suit:

«27. Le gouverneur en conseil peut ordonner à toute Commission établie conformément à la présente loi de liquider ses affaires et peut par proclamation dissoudre toute Commission à l'égard de laquelle une semblable ordonnance a été rendue; toutefois, cette ordonnance ou proclamation ne prendra effet qu'à l'expiration de quatre-vingt-dix jours à compter de la date de publication dans la *Gazette du Canada*.»

3. Page 9: Supprimer le paragraphe (2) de l'article 30 du bill et y substituer ce qui suit:

«(2) Aucune proclamation ne peut être lancée en conformité du paragraphe (1), sauf si le gouverneur en conseil a reçu

- a) un statut administratif adopté par la Commission priant le gouverneur en conseil de déclarer la Commission établie sous le régime de la présente loi; et
- b) une ou des résolutions approuvant ledit statut administratif adopté par le conseil d'une municipalité quelconque habile à nommer un membre de la Commission ou à prendre part à une telle nomination ou, s'il y a plus d'une semblable municipalité, adopté par les conseils d'une majorité de ces municipalités.»

Respectueusement soumis.

Le président,
A. K. HUGESSEN.

LE SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, mardi 5 mai 1964

Le Comité permanent des Transports et des Communications, auquel a été déféré le bill S-10, concernant l'établissement de commissions de port se réunit à 10 h. 30 du matin, sous la présidence de l'honorable A. K. Hugessen.

Le PRÉSIDENT: Messieurs les sénateurs, il est 10 h. 30 et nous sommes en nombre; je vous prierais donc de bien vouloir faire silence.

Nous nous sommes réunis ce matin avant tout pour étudier les modifications à apporter à la Loi sur la marine marchande du Canada, mais avant de nous mettre au travail, je voudrais vous parler d'une question qui se rapporte à nos délibérations de la semaine passée.

Vous vous souviendrez que, jeudi dernier, nous avons passé toute la matinée à étudier le bill sur les commissions de ports et que nous avons proposé trois modifications auxquelles notre secrétaire-légiste a travaillé avec l'avocat du ministère pendant l'heure du déjeuner. Ils ont accompli beaucoup de travail et nous ont soumis trois modifications que nous avons acceptées après le déjeuner. Ces modifications ont évidemment été élaborées très rapidement et le ministère de la Justice demande, apparemment, que nous apportions de vive voix un léger changement à l'une d'elles dont je vais vous parler.

Vous vous souviendrez, sans doute, que nous avons surtout modifié l'article 30 du bill sur les commissions de port selon lequel toute commission de port qui existe en ce moment peut être soumise à la nouvelle loi. Le premier projet du bill stipulait que pour ce faire il fallait que la commission de port intéressée vote une ordonnance et nous avons ajouté à cela qu'il fallait que la municipalité dans laquelle le port est situé approuve cette mesure.

La modification que nous avons préparée à cette fin et que nous avons adoptée la semaine dernière est ainsi conçue:

une ou des résolutions...

Le sénateur REID: De quel article s'agit-il?

Le PRÉSIDENT: De l'article 30 du bill sur les commissions de port.

une ou des résolutions approuvant ledit statut administratif adopté par les conseils de toutes les municipalités habiles à nommer un membre d'une des commissions de port indiquées à l'appendice de la présente loi ou à prendre part à une telle nomination ou, si le nombre de telles municipalités est supérieur à deux, par les conseils de la majorité de celles-ci.

Le ministère de la Justice propose,—il s'agit simplement d'une question de sémantique,—que nous modifions l'alinéa b) de la façon suivante:

une ou des résolutions approuvant ledit statut administratif adopté par le conseil d'une municipalité quelconque habile à nommer un membre de la Commission ou à prendre part à une telle nomination s'il y a plus d'une semblable municipalité, adopté par les conseils d'une majorité de ces municipalités.

Il y avait des mots superflus dans notre projet où nous disions:

...d'une des commissions de port indiquées à l'appendice de la présente loi,...

Nous n'avions pas besoin d'ajouter cela parce qu'il en est question ailleurs dans l'article. C'est simplement du verbiage. Cette disposition n'offrait de l'intérêt que parce que le sénateur Molson, lors de notre dernière réunion, a demandé ce qui se passerait si deux municipalités étaient intéressées. Maintenant, en disant «par les conseils d'une majorité de ces municipalités» si deux municipalités sont intéressées elles devront toutes deux voter la résolution requise. Dans ce cas, toutefois, «la majorité» d'après les manuels juridiques comprend le tout; donc si nous adoptons cette modification sous la forme proposée par le ministère de la Justice, lorsqu'il y aura deux municipalités, toutes deux devront voter une résolution de confirmation. S'il y en avait trois, deux devraient le faire, et ainsi de suite.

Le sénateur PEARSON: Chacune devrait voter une résolution?

Le PRÉSIDENT: Il faudrait qu'elles acceptent que la commission qui les intéresse soit assujettie à la nouvelle loi. L'un d'entre vous voudrait-il faire une motion pour l'article modifié?

Le sénateur CROLL: Je propose que l'article modifié soit adopté.

Le PRÉSIDENT: Le sénateur Croll propose que l'article soit adopté. Avez-vous des questions à poser à ce sujet? Il s'agit simplement de verbiage. Je vois que le ministre des Transports est parmi nous. Je ne pense pas qu'il va s'opposer à une décision du ministère de la Justice.

Le sénateur KINLEY: Est-ce que nous sommes autorisés à modifier cet article maintenant? Il me semblait que nous en avions pris soin l'autre jour quand, d'après ce que je comprends, nous étions saisis de deux modifications.

Le PRÉSIDENT: On nous les a soumises rapidement après le déjeuner. On n'y a pas apporté de modification fondamentale.

La modification est-elle adoptée?

Des VOIX: Adoptée.

Le PRÉSIDENT: Je déposerai le rapport du Comité avec l'article modifié cet après-midi.

Des VOIX: Assentiment.

Le Comité termine l'étude du bill.



Deuxième session de la vingt-sixième législature

1964

LE SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS DU
COMITÉ PERMANENT
DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Auquel a été déféré le bill suivant :

Bill S-21, intitulé: Loi autorisant la construction et l'entretien d'un pont sur le fleuve Saint-Laurent entre la cité de Sainte-Foy, comté de Québec, et la municipalité de Saint-Nicolas, comté de Lévis, toutes deux dans la province de Québec.

Président: l'honorable ADRIAN K. HUGESSEN

SÉANCE DU JEUDI 14 MAI 1964

TÉMOINS:

M. Jacques Fortier, avocat-conseil, ministère des Transports; M. W. J. Manning, directeur, services de la marine, ministère des Transports; M. André Michaud, ingénieur du bureau central, direction des ports et rivières, ministère des Travaux publics.

RAPPORT DU COMITÉ

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1964

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: l'honorable Adrian K. Hügessen

les honorables sénateurs

Baird	Macdonald (<i>Brantford</i>)
Beaubien (<i>Provencher</i>)	McCutcheon
Bouffard	McGrand
Bradley	McKeen
Buchanan	McLean
Connolly (<i>Halifax-Nord</i>)	Méthot
Croll	Molson
Dessureault	Monette
Dupuis	Paterson
Farris	Pearson
Fournier (<i>Madawaska-Restigouche</i>)	Phillips
Gélinas	Power
Gershaw	Quart
Gouin	Reid
Haig	Robertson (<i>Shelburne</i>)
Hayden	Roebuck
Hollett	Smith (<i>Kamloops</i>)
Horner	Smith (<i>Queens-Shelburne</i>)
Hügessen	Stambaugh
Isnor	Taylor (<i>Westmorland</i>)
Jodoin	Thorvaldson
Kinley	Veniot
Lambert	Vien
Lang	Welch
Lefrançois	Woodrow—50

Membres d'office

Brooks

Connolly (*Ottawa-Ouest*)

(Quorum 9)

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat en date du jeudi 12 mai 1964.

«Conformément à l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Dessureault propose, appuyé par l'honorable sénateur Pouliot, que le Bill S-21, intitulé: «Loi autorisant la construction et l'entretien d'un pont sur le fleuve Saint-Laurent, entre la cité de Sainte-Foy, comté de Québec, et la municipalité de Saint-Nicolas, comté de Lévis, toutes deux dans la province de Québec», soit lu la deuxième fois.

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Dessureault propose, appuyé par l'honorable sénateur Pouliot, que le bill soit déferé au comité permanent des Transports et des Communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,
J. F. MacNEILL.

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 14 mai 1964.

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures et demie du matin.

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen (*président*), Bouffard, Buchanan, Connolly (*Halifax-Nord*), Connolly (*Ottawa-Ouest*), Dessureault, Dupuis, Gélinas, Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Hollett, Isnor, Kinley, Lambert, Lefrançois, Molson, Pearson, Power, Smith (*Queens-Shelburne*), Stambaugh, Taylor (*Westmorland*), Welch et Woodrow—22.

Aussi présent: M. E. Russel Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Dessureault, il est décidé que le Comité sollicite l'autorisation de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français du compte rendu de ses délibérations sur le bill S-21.

Le bill S-21, intitulé «Loi autorisant la construction et l'entretien d'un pont sur le fleuve Saint-Laurent entre la cité de Sainte-Foy, comté de Québec, et la municipalité de Saint-Nicolas, comté de Lévis, toutes deux dans la province de Québec», est lu et étudié.

Le Comité entend les témoins suivants: M. Jacques Fortier, avocat-conseil, ministère des Transports. M. W. J. Manning, chef de la Direction des travaux maritimes, ministère des Transports. M. André Michaud, ingénieur du bureau central, Direction du génie (ports et rivières), ministère des Travaux publics.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Molson, il est décidé de faire rapport du bill sans amendement.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Lambert, il est DÉCIDÉ de demander au ministère des Travaux publics de fournir une série de cartes géographiques déroulables qui seront suspendues dans la salle 256-S des comités du Sénat, derrière le fauteuil du président.

A 11 heures du matin, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Certifié conforme.

Le secrétaire du Comité,
F. A. Jackson.

RAPPORT DU COMITÉ

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déferé le bill S-21, intitulé «Loi autorisant la construction et l'entretien d'un pont sur le fleuve Saint-Laurent entre la cité de Sainte-Foy, comté de Québec, et la municipalité de Saint-Nicolas, comté de Lévis, toutes deux dans la province de Québec», a, en conformité de l'ordre de renvoi du 12 mai 1964, examiné ledit bill et en fait maintenant rapport sans amendement.

Le président,
A. K Hugessen.

LE SÉNAT
COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS
TÉMOIGNAGES

OTTAWA, jeudi 14 mai 1964.

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déferé le bill S-21, Loi autorisant la construction et l'entretien d'un pont sur le fleuve Saint-Laurent entre la cité de Sainte-Foy, comté de Québec, et la municipalité de Saint-Nicolas, comté de Lévis, toutes deux dans la province de Québec, se réunit aujourd'hui à 10 heures et demie du matin.

Le sénateur A. K. HUGESSEN (*président*) occupe le fauteuil.

Le Comité décide de faire prendre le compte rendu sténographique de ses délibérations sur le bill.

Le Comité décide de demander l'autorisation de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français du compte rendu de ses délibérations sur le bill.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, le bill S-21 est une Loi autorisant la construction et l'entretien d'un pont sur le fleuve Saint-Laurent entre le comté de Québec et le comté de Lévis.

Les honorables sénateurs se souviendront qu'il ne s'agit réellement que d'une loi d'autorisation visant à permettre à la province de Québec de construire ce pont pourvu qu'il soit satisfait aux exigences fédérales eu égard à la navigation.

Les témoins suivants sont présents: M. Jacques Fortier, avocat-conseil, ministère des Transports; M. W. J. Manning, chef de la Direction des travaux maritimes, ministère des Transports; M. W. R. Binks, chef de la Division du génie et de la construction, ministère des Travaux publics; et M. A. Michaud, ingénieur du bureau central, Direction du génie (ports et rivières), ministère des Travaux publics.

C'est le sénateur Dessureault qui a présenté le bill. Avez-vous quelque chose à dire, monsieur le sénateur?

Le sénateur DESSUREAULT: J'ai très peu de choses à ajouter. Je crois savoir que le ministère des Transports et le ministère des Travaux publics ont approuvé les plans. Pourriez-vous nous donner une idée des plans ou de la structure de ce pont? Il nous serait peut-être utile d'avoir ces renseignements.

M. Jacques Fortier (avocat-conseil, ministère des Transports): Monsieur le président et honorables sénateurs, l'objet du présent bill est d'autoriser la construction d'un pont près de la ville de Québec à une courte distance en amont du pont actuel de Québec. Aux termes du bill, la construction du pont ne doit pas commencer avant que le gouverneur en conseil en ait approuvé l'emplacement et le dessin. Les fonctionnaires du ministère des Travaux publics et du ministère des Transports auront donc l'occasion d'examiner le dessin et l'emplacement et de faire des recommandations au gouverneur en conseil.

Le présent bill est rédigé à peu près dans les mêmes termes que des mesures législatives antérieures ayant trait à des ponts sur le fleuve Saint-Laurent. Plus précisément, un bill a été approuvé en 1963 pour la construction

d'un pont près de Montréal, d'un pont et d'un tunnel d'un côté du fleuve à l'autre. Les termes du présent bill sont généralement sinon pratiquement les mêmes, et, en conséquence, au ministère des Transports, nous n'avons aucune objection au bill.

Le sénateur ISNOR: Vous dites: «les termes sont les mêmes». J'ai deux questions à poser. Combien de temps la construction du pont demandera-t-elle et quel est le coût estimatif de ce pont? Le gouvernement fédéral contribue-t-il directement ou indirectement à la construction du pont?

M. FORTIER: Je n'ai aucun renseignement sur le coût du pont et je n'en ai pas non plus quant au temps qu'il faudra pour le construire. A ce propos, j'aimerais ajouter que les mesures antérieures de ce genre renfermaient habituellement une disposition exigeant que la construction commence dans un certain délai et soit terminée dans un certain nombre d'années, autrement les pouvoirs qu'accordait le bill cesseraient d'être en vigueur.

Le présent bill ne renferme aucune disposition semblable. Il ne se trouvait pas non plus de disposition semblable dans le bill qui autorisait le gouvernement de la province de Québec à construire le pont près de Montréal. Cette mesure a été adoptée en 1963, comme je viens de le dire.

La mesure ne renfermait aucune disposition semblable parce que, étant donné que le pont était construit par un gouvernement provincial, nous avons jugé qu'il n'y avait pas lieu d'imposer des restrictions aussi sévères que nous en aurions imposé advenant qu'une organisation privée eût construit le pont.

Le sénateur ISNOR: Je veux des éclaircissements sur ce point. Je peux donc supposer sans crainte de me tromper que le gouvernement fédéral ne subventionne ni directement ni indirectement la construction de ce pont?

M. FORTIER: Je regrette, monsieur le sénateur, de ne pas pouvoir vous donner une réponse précise à ce sujet. Mes collègues ici pourront peut-être répondre à votre question.

M. A. Michaud, ingénieur du bureau central, Direction du génie (ports et rivières), ministère des Travaux publics: Il n'est pas du tout question que le gouvernement fédéral participe à ce projet. Tout ce qui intéresse le ministère des Travaux publics, c'est de s'assurer que le projet ne nuira pas à la navigation.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Monsieur le président, quelqu'un pourrait-il nous dire comment on a procédé pour choisir l'emplacement? S'agissait-il de réduire les frais ou a-t-on jugé que cet emplacement était le plus approprié?

M. MICHAUD: Encore une fois, il s'agit d'une question qui concerne le propriétaire, c'est-à-dire la province de Québec. Nous ne participons pas aux discussions en vue du choix d'un emplacement. Nous recevons les plans qu'on nous soumet.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Je vous remercie.

Le sénateur LAMBERT: Dois-je comprendre que l'objet du présent bill est simplement d'autoriser ou de permettre d'ériger un pont sur les eaux navigables, et que c'est pour cette raison que vous êtes ici.

M. MICHAUD: C'est juste.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, si vous lisez le bill, vous constaterez qu'il a pour objet d'autoriser la province de Québec à construire le pont à cet endroit particulier. Il n'y est pas question de contribution.

Le sénateur ISNOR: Je tiens à m'assurer, car il y a d'autres ponts en voie de construction présentement et, à cause de la route transcanadienne à cet endroit, je me demande si le gouvernement fédéral ne participe pas financièrement au projet.

Le PRÉSIDENT: Pour autoriser le gouvernement fédéral à contribuer à la construction de ce pont, il faudrait une mesure législative distincte ou des crédits. Rien dans le présent bill n'autorise une telle participation.

Le sénateur DESSUREAULT: Le pont se trouvera-t-il à relier la rive nord à la rive sud sur la route transcanadienne. La route est reliée par le pont en aval.

Le PRÉSIDENT: Sénateur Molson.

Le sénateur MOLSON: Je suppose qu'on en connaît à peu près l'emplacement général. Est-il possible que le pont complique le mouvement de la glace?

M. W. J. Manning, chef de la Direction des travaux maritimes, ministère des Transports: Le dégagement du nouveau pont sera le même que celui du pont actuel de Québec; le nouveau pont ne causera donc pas plus de difficultés que n'en cause le pont actuel. Il nuit à la navigation, mais il est là.

Le sénateur DESSUREAULT: Le dégagement et la hauteur sont une même chose?

M. MANNING: Oui, le dégagement horizontal sera meilleur dans le cas du nouveau pont que de l'ancien.

Le sénateur DESSUREAULT: Pouvez-vous nous dire quelle sera la distance entre les travées?

M. MANNING: Entre les piles, il y aura 1,800 pieds.

Le sénateur PEARSON: S'est-on opposé à la construction de ce pont?

Le PRÉSIDENT: On me fait savoir que personne ne s'est présenté pour s'y opposer.

Le sénateur PEARSON: Quels sont les règlements visant à protéger la navigation pendant la construction du pont?

M. FORTIER: Monsieur le président, chaque cas de construction de pont est jugé à fond. Lorsque les plans et les dessins sont soumis au ministère des Travaux publics et au ministère des Transports, les fonctionnaires de ces ministères en font l'étude. L'arrêté en conseil qui sera fait établira certaines conditions qui constitueront les règlements applicables à cette construction particulière.

Le sénateur HOLLETT: Dois-je comprendre qu'on n'a pas encore décidé de l'emplacement exact du pont?

M. MICHAUD: Les charges et les responsabilités incombent au constructeur, je pense. A tout événement, s'il craint que le pont nuise à la navigation, il est libre de revenir au ministère des Travaux publics et de demander l'approbation de certains ouvrages temporaires. Si l'on veut aménager une chaussée pendant la construction du pont pour sa propre protection on peut demander au ministère une autorisation distincte.

Le sénateur ISNOR: Quand vous dites «propriétaires», voulez-vous parler de l'entrepreneur ou de la province?

M. MICHAUD: Les deux sont responsables, je crois. Je ne connais pas le terme juridique. Le constructeur est le premier responsable, j'imagine, mais le propriétaire ou la province le serait aussi.

Le PRÉSIDENT: Le bill est clair sur ce point. Il autorise la province de Québec à construire le pont et les ouvrages accessoires.

Le sénateur LEONARD: A quelle distance le nouveau pont se trouvera-t-il du pont actuel de Québec, et dans quelle direction?

M. MICHAUD: Il ne sera qu'à quelques centaines de pieds du pont de Québec, 650 pieds en amont. Et, comme le disait M. Manning, le profil en est semblable à celui du pont actuel, pour autant qu'il s'agisse des dégagements.

Le sénateur DESSUREAULT: Vous n'avez aucune idée du coût estimatif?

M. MICHAUD: La question ne nous concerne pas et nous ne nous en sommes pas préoccupés.

Le sénateur DESSUREAULT: En a-t-il été fait mention lorsque les plans ont été soumis?

M. MICHAUD: Non, et la question ne nous concerne pas.

Le sénateur WELCH: Dois-je comprendre qu'il se trouvera à 600 pieds environ du pont actuel de Québec?

Le PRÉSIDENT: En amont.

Le sénateur WELCH: Pour quelle raison... la circulation est-elle trop grande sur le pont actuel?

Le sénateur DESSUREAULT: Il arrive souvent que des voitures doivent attendre une demi-heure environ pour traverser le pont actuel.

Le PRÉSIDENT: Le pont actuel n'a que deux voies et la circulation commence à être trop grande pour un pont de ces dimensions.

Le sénateur MOLSON: Il y a aussi une voie ferrée sur le pont actuel.

Le sénateur DESSUREAULT: Quelqu'un pourrait-il nous dire si ce pont sera payant?

Le sénateur VAILLANCOURT: Ce ne sera pas un pont payant. Certains préfèrent un tunnel à un pont tandis que d'autres disent qu'il est impossible de construire un tunnel en cet endroit. Qu'en pensez-vous?

M. MICHAUD: Il n'y a rien d'impossible pour un ingénieur s'il a l'argent voulu.

Le sénateur VAILLANCOURT: Mais aucune étude n'a été faite là-dessus?

M. MICHAUD: Non, nous avons bien reçu des lettres à ce sujet et nous nous proposons d'en faire l'étude, particulièrement du point de vue de la protection de la navigation. Quant aux autres aspects, tout ce que nous avons ce sont des idées, mais on ne nous a pas demandé d'étudier la question.

Le sénateur VAILLANCOURT: On ne vous a pas demandé d'exprimer une opinion?

M. MICHAUD: On ne nous a pas demandé d'exprimer une opinion sur le coût et la praticabilité, mais nous serions intéressés s'il s'agissait d'un projet irréalisable parce qu'il nuirait indirectement à la navigation, et s'il nuisait à la navigation il ne serait pas praticable. Nous n'avons jamais douté que la chose soit possible car, selon nous, tout est possible quand on a l'argent requis.

Le sénateur DESSUREAULT: Le présent pont n'exclut pas l'autre projet pour un tunnel ou un autre pont?

Le sénateur VAILLANCOURT: Il ne l'exclut pas.

Le sénateur HOLLETT: Quelle sera la largeur du pont, d'après le plan?

M. MICHAUD: Il y a trois voies de chaque côté, ce qui veut dire 36 pieds de chaque côté.

Le sénateur DESSUREAULT: Quatre-vingt-dix pieds en tout.

M. MICHAUD: Il y a 36 pieds, puis il y a une bordure de béton au centre qui est de quatre pieds de largeur, et de chaque côté un trottoir, et il y a 36 pieds de chaque côté de la bordure centrale.

Le sénateur HOLLETT: Il y aura six voies?

M. MICHAUD: Oui, monsieur.

Le sénateur ISNOR: J'ai une autre question à poser. Quel est présentement le trafic annuel sur le pont actuel?

M. FORTIER: Monsieur le président, je ne crois pas que nous avons des renseignements sur ce point. Le pont actuel de Québec appartient au gouvernement du Canada mais l'exploitation en a été confiée au National-Canadien comme pont ferroviaire. C'est le gouvernement de la province de Québec qui s'est occupé d'aménager les voies carrossables sur le pont et l'entretien de ces voies relève exclusivement de la province de Québec.

Le sénateur ISNOR: Je croyais que vous auriez un rapport indiquant le trafic annuel.

M. FORTIER: Le National-Canadien a peut-être des rapports, mais nous n'en avons pas au ministère.

Le sénateur DUPUIS: Je crois que le sénateur veut parler du nombre de voitures qui utilisent le pont.

M. FORTIER: Nous n'aurions aucun renseignement là-dessus, monsieur. Vous pourriez obtenir ces renseignements du National-Canadien.

Le sénateur VAILLANCOURT: Je pourrais peut-être répondre à la question, mais je ne peux pas vous donner des chiffres exacts. Le dimanche après-midi, il faut deux heures pour se rendre de chez-moi à Québec. Il y a une longue suite de voitures.

Le sénateur BLOIS: Voulez-vous dire qu'il faut deux heures pour traverser le pont?

Le sénateur VAILLANCOURT: Oui, le dimanche après-midi et le dimanche soir, la circulation est très intense. Il faut deux heures pour couvrir 13 ou 14 milles. Bien entendu, nous avons le transbordeur.

Le sénateur BOUFFARD: Il faut deux heures pour traverser le pont?

Le sénateur POWER: Ce n'est pas le pont qui cause des difficultés. L'embouteillage se fait aux approches. Quelle est la longueur totale du pont?

M. MICHAUD: La longueur totale est de 3,600 pieds et le dégagement horizontal entre les piles du centre est de 1,800 pieds.

Le sénateur MOLSON: Le dégagement est plus large au haut de la structure. Le dégagement est plus large sur ce pont que sur le pont actuel de Québec?

M. MICHAUD: La hauteur verticale serait la même. Présentement, le dégagement est d'environ 150 pieds au-dessus des eaux à marée haute dans le cas du vieux pont, et dans le cas de celui-ci le dégagement vertical est aussi de 150 pieds.

Le sénateur MOLSON: Mais le dégagement vertical s'étend sur la pleine longueur entre les piles?

M. MICHAUD: Dans le cas du nouveau pont, la travée est plus longue entre les deux quais du rivage.

Le sénateur POWER: Le fleuve est-il beaucoup plus large à cet endroit?

M. MICHAUD: Le fleuve est à peu près de la même largeur dans les deux cas car ces ponts ne sont qu'à 1,650 pieds de distance.

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

Le sénateur WELCH: Monsieur le président, je voudrais bien savoir s'il y a beaucoup de trafic sur le pont actuel et si l'on prévoit que ce trafic ira en augmentant. Existe-t-il un autre chemin à l'heure actuelle? D'où viennent toutes ces voitures auxquelles il faut deux heures pour traverser le pont? Ne pourraient-elles pas emprunter une autre route?

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Il leur faudrait traverser le fleuve à Montréal.

Le PRÉSIDENT: Un des sénateurs de Québec pourrait peut-être vous répondre, monsieur le sénateur.

Le sénateur POWER: Ces voitures viennent de la ville de Québec.

Le sénateur WELCH: Un pont à six voies permettrait à peu près au même nombre de voitures de traverser et je me demande si vous avez vraiment besoin d'un pont à six voies sur le fleuve à cet endroit. Je ne suis pas au courant de la situation. Je n'ai traversé ce pont que cinq ou six fois au cours des deux dernières années. Toutefois, lorsque j'ai traversé le pont, la circulation n'y était pas très grande, certainement pas plus grande qu'elle ne l'est sur le pont entre Halifax et Dartmouth, qui, aujourd'hui, bien entendu, est dépassé aussi. Un pont à six voies et deux trottoirs est certainement un pont très large.

Le PRÉSIDENT: Nous devons nous rappeler que ces questions concernent la province de Québec. Ce sont des questions du domaine provincial. Si la province décide qu'elle veut ce pont, c'est son affaire et non la nôtre. Tout ce qui nous intéresse ce sont les répercussions sur la navigation advenant que le pont soit construit.

Le sénateur WELCH: On nous demande d'en partager les frais, je suppose.

Une VOIX: Non, non.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est-il prêt à examiner le bill article par article?

Des VOIX: Oui.

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

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Article 2, la construction d'un pont est autorisée. L'article 2 est-il approuvé?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Paragraphe 1, article 3, soumission des plans à l'approbation. Le paragraphe 1 de l'article 3 est-il approuvé?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Paragraphe 2, article 3, l'approbation des plans et dessins doit précéder le début des travaux. Le paragraphe 2 de l'article 3 est-il approuvé?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Article 4, règlement. L'article 4 est-il approuvé?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Le préambule est-il approuvé?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Le titre est-il approuvé?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Dois-je faire rapport du bill sans amendement?
(Assentiment)

Le sénateur LAMBERT: Avant que le Comité s'ajourne, puis-je faire une suggestion, que je juge appropriée compte tenu de l'expérience du Comité aujourd'hui et de celle du Comité permanent des banques et du commerce d'hier? A mon avis la niche derrière le président est l'endroit idéal où installer un rouleau de cartes géographiques. Elles permettraient aux membres du Comité d'avoir sous les yeux ce qui fait l'objet de la discussion dans bon nombre des bills dont nous avons à faire l'étude.

S'il faut une motion à cette fin, je suis tout disposé à la proposer et, ce faisant, j'ai l'appui de mon ami, le sénateur Molson. Je propose que nous demandions au ministère des Travaux publics, ou au ministère le mieux en mesure d'accéder à notre requête, de préparer un rouleau de cartes géographiques comprenant une carte du Canada et des cartes des provinces. Cela nous permettrait d'étudier intelligemment des détails de la nature de ceux dont nous avons eu à nous occuper au cours des quelques derniers jours.

Le sénateur ISNOR: J'appuie la proposition du sénateur Lambert. Je me souviens avoir dit l'autre jour au sénateur Connolly que j'avais eu beaucoup de difficulté à trouver la Nouvelle-Écosse sur notre carte actuelle.

Le sénateur BLOIS: Je serais disposé à appuyer la proposition aussi, mais je ne voudrais pas qu'on fasse disparaître de façon permanente la carte qui est déjà là, car j'aime à y jeter les yeux. A mon avis, il ne faudrait pas la couvrir, sauf au besoin.

Le sénateur LAMBERT: Je n'ai pas l'intention de cacher la décoration murale, mais ces cartes pourraient être installées au-dessus, car, comme vous pouvez le voir, il y a suffisamment de place. On pourrait y installer un rouleau de cartes sans cacher celle qui y est déjà. Les cartes dont je parle peuvent être déroulées puis roulées de nouveau tout comme des stores, et on en trouve dans un certain nombre de bureaux.

Le sénateur DUPUIS: C'est là une très bonne suggestion.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, vous avez entendu la proposition du sénateur Lambert.

Le sénateur MOLSON: J'appuie la proposition.
(Assentiment)

Le PRÉSIDENT: Je crois que le ministère des Travaux publics et le ministère des Transports savent ce que nous voulons à l'avenir, lorsque nous aurons à étudier des bills du genre de celui-ci. J'ose espérer qu'ils prendront bonne note de la présente motion.

Le Comité s'ajourne.

(12)



Deuxième session de la vingt-sixième législature

1964

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

du

COMITÉ PERMANENT

des

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Auquel a été déferé le bill suivant:

Bill S-33, intitulé: Loi constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa

Président: L'HONORABLE A. K. HUGESSEN

SÉANCE DU JEUDI 18 JUIN 1964

Fascicule 1

TÉMOINS:

Lieut.-général S. F. Clark, président de la Commission de la Capitale nationale; M. D. L. McDonald, Commission de la capitale nationale; M. E. P. Burns, Agent de liaison, National-Canadien; M. J. W. G. MacDougall, c.r., avocat général, National-Canadien; M. G. W. Miller, Directeur général adjoint, Région de l'Est, Pacifique-Canadien; M. Julian Gazdik, avocat-conseil, *Canadian Trucking Associations Inc.*

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1964

21119-1

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Adrian K. Hugessen

les honorables sénateurs

Baird	Horner	Phillips
Beaubien (<i>Provencher</i>)	Hugessen	Power
Bouffard	Isnor	Quart
Bradley	Jodoin	Reid
Buchanan	Kinley	Robertson (<i>Shelburne</i>)
Connolly (<i>Halifax-Nord</i>)	Lambert	Roebuck
Croll	Lang	Smith (<i>Kamloops</i>)
Dessureault	Lefrançois	Smith (<i>Queens-</i>
Dupuis	Macdonald (<i>Brantford</i>)	<i>Shelburne</i>)
Farris	McCutcheon	Stambaugh
Gélinas	McGrand	Taylor (<i>Westmorland</i>)
Fournier (<i>Madawaska-</i>	McKeen	Thorvaldson
<i>Restigouche</i>)	McLean	Veniot
Gershaw	Méthot	Vien
Gouin	Molson	Welch
Haig	Monette	Woodrow—(50).
Hayden	Paterson	
Hollett	Pearson	

(Quorum 9)

Membres ex-officio

Brooks

Connolly (*Ottawa-Ouest*)

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du jeudi 11 juin 1964:—

«Conformément à l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Lambert, appuyé par l'honorable sénateur Hugessen, tendant à la deuxième lecture du Bill S-33, intitulé: «Loi constituant en corporation l'*Ottawa Terminal Railway Company*».

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Lambert propose, appuyé par l'honorable sénateur Roebuck, que le bill soit déféré au Comité permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat,
J. F. MacNEILL.

PROCÈS-VERBAUX

JEUDI le 18 juin 1964.

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9h. 30 du matin.

Présents: Les honorables sénateurs: Hugessen (*président*), Baird, Bouffard, Buchanan, Connolly (*Ottawa-Ouest*), Dessureault, Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Hollett, Isnor, Lambert, Méthot, Molson, Pearson, Reid, Stembaugh, Thorvaldson, Veniot et Welch—(18).

Aussi présent: M. E. Russell Hopkins, légiste et conseiller parlementaire.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Connolly (*Ottawa-Ouest*), il est DÉCIDÉ de recommander que l'autorisation soit accordée de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 en français des procès-verbaux et témoignages du Comité sur le bill S-33.

Le bill S-33 intitulé: «Loi constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa», est lu et étudié.

Les témoins suivants sont entendus:

Lt-gén. S. F. Clark, président, Commission de la Capitale nationale.

M. D. L. McDonald, Commission de la Capitale nationale.

M. E. P. Burns, agent de liaison, Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. J. W. G. MacDougall, c.r. solliciteur général, Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. G. W. Miller, directeur général adjoint, région de l'Est, Compagnie des chemins de fer du Pacifique-Canadien.

M. Julian Gazdik, conseiller, Association canadienne des camionneurs, Inc.

A midi et 40 minutes, le Comité s'ajourne à la demande du président.

Attestation.

Le secrétaire du Comité,
F. A. Jackson.

LE SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 18 juin 1964.

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déferé le bill S-33 destiné à constituer en corporation la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa, se réunit aujourd'hui à 10 heures du matin, sous la présidence du sénateur A. K. Hugessen.

Le Comité a convenu que l'on fasse un compte rendu textuel des débats sur le bill.

Le Comité a convenu de recommander qu'il soit autorisé à faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 en français des procès-verbaux et témoignages du Comité sur le bill.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, la séance est ouverte. Le Sénat nous a confié l'étude du bill S-33, la loi constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa. Il s'agit d'un bill public.

Nous avons un certain nombre de témoins qui sont prêts à témoigner devant nous sur la question. Ils sont de la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien, de la Commission de la Capitale nationale, du ministère des Transports et, si j'ai bien compris, de l'Association canadienne des camionneurs.

Nous entendrons les représentants suivants: De la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, M. Graham MacDougall, M. Pat Burns et M. Henault; de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien, M. C. A. Coulpitts, ingénieur en chef, M. George Miller, M. Gordon Miller, M. Donat Lévesque et M. George Pogue; de la Commission de la Capitale nationale, le lieutenant-général S. F. Clark, président, M. C. R. Cornish, ingénieur en chef, M. J. L. MacQuarrie, conseiller du chemin de fer, M. D. L. McDonald, directeur de la division de l'urbanisme et des biens immobiliers, et M. Marcel Couture, contrôleur; enfin, du ministère des Transports, M. Jacques Fortier, conseiller.

De l'Association canadienne des camionneurs, nous entendrons le conseiller juridique, M. Julien Gazdik.

Les représentants des deux compagnies de chemin de fer et ceux de la Commission de la Capitale nationale sont ceux qui appuient le bill. Je présume que nous devrions leur laisser l'opportunité de désigner celui qui va nous faire les présentations, et celui qui désire parler d'abord.

Le général S. F. Clark, président, Commission de la Capitale nationale: Monsieur le président et honorables sénateurs, je puis vous parler des grandes lignes et des raisons qui nous ont poussés à proposer ce bill, mais je ne peux pas traiter des conditions du bill S-33.

Le PRÉSIDENT: Je pense que le Comité voudrait avoir une vue d'ensemble du projet avant d'entrer dans les détails du bill. Je pense que tous les membres ont en main un exemplaire de la carte à suivre. Il y a, en plus, un vaste plan au côté.

Le général CLARK: Puis-je demander maintenant la permission d'ajouter deux membres à notre délégation? Il s'agit de M. D. L. McDonald, directeur de

la division de l'urbanisme et des biens immobiliers, et M. Marcel Couture, contrôleur.

Les informations sur la carte sont données par l'identification des rues de la ville, plutôt que par le nombre de milles de parcours du chemin de fer.

Monsieur le président, les recommandations qui incitent le Gouvernement à approuver le plan de déplacement des chemins de fer, qui a conduit au bill, ont été soulignées par le sénateur Lambert, lors de la proposition de la deuxième lecture du bill sur le chemin de fer du terminus d'Ottawa, le 10 juin. Je ne pense pas pouvoir ajouter beaucoup aux références faites au rapport Todd de 1903, au rapport Holt de 1915, au rapport Cauchon de 1922 et au plan de la Capitale nationale.

Si vous me le permettez, j'aimerais rappeler une phrase du plan de la Capitale nationale, établi par M. Greber. Il a dit: «Le déplacement des installations ferroviaires est en conséquence devenu la charpente de notre plan directeur.»

Puis-je mentionner quelques-unes des améliorations qui résulteraient du déplacement des lignes de chemin de fer à partir du centre de la ville. Il y aurait d'abord diminution du nombre de passages à niveau. Le plan prévoit en ce moment l'élimination de 70 passages à niveau. Éventuellement, avec l'augmentation de l'intensité de la circulation des véhicules motorisés, il sera sans aucun doute nécessaire de séparer les montées entre certains des passages à niveau actuels. Nous croyons que le déplacement de ces passages à niveau facilitera énormément le mouvement de la circulation toujours grandissante dans cette région.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Et cela augmentera aussi la sécurité, n'est-ce pas?

Le général CLARK: Oui, monsieur, cela augmentera considérablement la sécurité.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Si je dis cela, général Clark, c'est que nous avons eu dans le faubourg d'Ottawa, dans la partie ouest, un nombre d'accidents mortels provenant de ces passages à niveau au cours de ces dernières années.

Le général CLARK: Même si elles sont protégées par des indicateurs lumineux, certaines gens, l'esprit ailleurs, sont parfois victimes d'accidents à ces passages à niveau.

Le sénateur ISNOR: Combien y a-t-il de passages à niveau dans la seule section ouest d'Ottawa?

Le général CLARK: Il y en avait 111 dans la région. Nous sommes à réduire ce nombre à 41, et la plupart sont dans le faubourg, là où la circulation n'est pas très dense. Si vous le voulez, je peux les faire compter pour chaque région particulière et je vous en communiquerai les chiffres.

Le sénateur ISNOR: J'en ai une bonne idée. Il y a des passages à Billing's, sur la route de Pleasant Park, Springland, Brookfield, sur la route de Wakefield et sur Riverside Drive.

Le général CLARK: Il y en a environ neuf.

Le sénateur ISNOR: Est-ce juste de dire qu'ils seront déplacés d'ici quelques temps?

Le général CLARK: Non, je crois, monsieur, que vous songez à une subdivision du chemin de fer, dont je parlerai plus loin et qui n'est pas déplacée. La Commission des transports a ordonné des passages à niveau, lorsque la circulation s'élève à un point particulier tant sur les routes que sur les chemins de fer.

Le sénateur ISNOR: Monsieur le président, puis-je demander si la Commission des transports est représentée ici maintenant?

Le PRÉSIDENT: Non, elle ne l'est pas.

Le sénateur ISNOR: Je pense que sa représentation ici serait importante. Si je comprends bien, elle a plus ou moins l'autorité sur le contrôle direct de ces passages à niveau, les coups de sifflet à donner et la sécurité à ces points particuliers. J'estime qu'elle devrait être représentée ici. Pouvez-vous en prendre note s'il vous plaît, et y repenser?

Le PRÉSIDENT: La Commission des transports est un organisme indépendant.

Le sénateur ISNOR: Oui, mais elle a l'autorité, si je comprends bien.

Le PRÉSIDENT: J'en prends note, et si à la fin des témoignages de ce matin nous pensons devoir entendre celui de la Commission des transports, nous pourrions peut-être arranger cela.

Le sénateur ISNOR: Merci.

Le général CLARK: Le second point prévu était la simplification des opérations du chemin de fer. On croit que la concentration des opérations des chemins de fer, comme la gare, les régions industrielles, les hangars des trains de marchandise, les terminus et les ateliers pour les messageries, et leur jouissance par la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa, simplifierait les opérations de chemin de fer, et permettrait une économie et une opération plus efficace. Cela permettrait certainement une réduction du nombre de milles de voie ferrée qui parcourent le centre de la ville. Lorsque le plan sera terminé, il déplacera 35 milles de voie ferrée, principalement du centre de la ville d'Ottawa.

Le sénateur REID: Ma question touche les voyageurs par chemin de fer. Le terminus actuel est passablement central. Quel serait l'effet d'un nouveau terminus sur les voyageurs là-bas?

Le général CLARK: Voulez-vous que j'aborde la question maintenant? J'avais l'intention de le faire un peu plus loin dans le mémoire.

Le sénateur REID: Alors laissez faire.

Le PRÉSIDENT: Vous en parlerez lorsque vous arriverez à cette partie de votre exposé.

Le général CLARK: Oui, si vous le permettez. De plus on a projeté d'établir, à l'endroit où les lignes de chemin de fer avaient droit de passage, des artères pour la circulation, sous forme de grandes routes, de promenades et de chemins, et le déménagement de certaines régions industrielles permettrait un avantageux et nouveau développement dans certaines de ces régions.

Le plan prévoyant encore le déplacement de lignes de chemin de fer qui pourrait rehausser la valeur des terrains et favoriser le nouveau développement des régions détériorées par le grand nombre de passages à niveau, par l'accès difficile, les culs-de-sac et les vieux édifices industriels. Le plan fait appel à l'approvisionnement de terrains industriels, de telle sorte que les industries pourraient s'installer dans des endroits où elles pourraient construire des établissements modernes et où elles auraient de la place pour s'agrandir.

Le Comité conjoint du Parlement sur la Commission du district fédéral de 1956 a modifié certaines propositions sur l'emplacement nouveau, faites dans le plan pour la Capitale nationale, préparé par Jacques Greber en 1950. Si vous voulez bien, j'aimerais souligner les différents points acceptés par le comité conjoint du Parlement en 1956, et je prierais M. McQuarrie de nous faire suivre sur la carte.

J'ai demandé que l'on déplace des lignes de chemin de fer de la subdivision de Renfrew des chemins de fer Nationaux du Canada, qui traverse le centre d'Ottawa de l'ouest à l'est. Si vous le voulez bien, je donnerai plus tard des explications, mais jusqu'à présent, cela a représenté sept milles du Queensway. Je pourrais peut-être vous expliquer maintenant ce que l'on est en train de déménager et plus tard comment ils sont utilisés.

Le plan conçu pour l'abandon de la subdivision de la rue Sussex par le chemin de fer Canadien du Pacifique—le chemin de fer qui part de la promenade Sussex, très près du Conseil national de recherches, derrière l'hôtel de ville, à travers Eastview, passe aux environs du pont Hurdman, jusqu'à la rue Bank. C'est la section dont nous discutons maintenant.

L'abandon de la subdivision de Carleton Place par le chemin de fer Canadien du Pacifique, depuis Bells Corners approximativement, jusqu'à la gare d'Ottawa-Ouest à la rue Bayview, très près de la baie de Nepean.

L'abandon de la subdivision de Beachburg des chemins de fer Nationaux du Canada, depuis Wass jusqu'à Hurdman.

L'abandon des lignes de chemin de fer à partir du pont Hurdman, traversant la rivière Rideau, le long de la rive est du canal, passé la gare Union, traversant le pont Alexandra ou Interprovincial, jusqu'à approximativement Brewery Creek à Hull.

Ce plan a été respecté à deux exceptions près. Quant au site de la nouvelle gare de chemin de fer, qui devait être construite sur la rue Walkley, près du site actuel du dépôt de trains de marchandise, le Gouvernement a décidé, en 1959, que la gare ne serait pas située à cet endroit, mais qu'elle serait déplacée au côté est de la rivière Rideau, à quelques quatre milles plus proche de la présente gare Union. Le site alors choisi par le Gouvernement, tel qu'indiqué sur les petites cartes, se trouve à côté de la jonction du Queensway à Hurdman, ce qui représente en automobile quatre milles plus proche de la présente gare Union que celle recommandée dans le plan de Jacques Greber.

Le sénateur BOUFFARD: Où se trouve la gare Union sur la carte?

Le général CLARK: C'est ici, et l'emplacement proposé par le Gouvernement en 1959 est ici (il montre sur la carte).

La distance qui sépare le lieu proposé pour la nouvelle gare Union et la présente gare Union, est de deux milles. Même si j'avais l'intention d'aborder cette question plus tard, je pense qu'il est maintenant temps d'en discuter. D'après le plan, lorsque ces lignes de chemin de fer seront placées sur le côté est du canal, on se propose de construire une voie rapide ou une promenade le long de la ligne de chemin de fer abandonnée, reliée au Queensway par une jonction, ce qui permettrait un accès très rapide. On devrait pouvoir se rendre du Château, emplacement actuel de la gare Union, au nouvel emplacement en quatre ou cinq minutes, en conduisant à une vitesse de 30 milles à l'heure, comme c'est le cas présentement sur nos promenades, ce qui voudrait alors dire quatre minutes.

Le sénateur BOUFFARD: Quatre minutes?

Le général CLARK: De quatre à cinq minutes en automobile.

Le sénateur REID: Comment les voyageurs pourront-ils aller et revenir de la nouvelle gare Union?

Le général CLARK: Le moyen de transport normal sera le taxi et l'autobus, comme c'est le cas maintenant quand on veut parcourir une certaine distance. Lorsque les gens viennent à la gare Union, ils prennent soit le taxi, soit l'autobus.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Général Clark, n'aviez-vous pas dit que cela prendrait 45 minutes?

Le général CLARK: Non, quatre ou cinq minutes.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Ah, quatre ou cinq minutes?

Le général CLARK: Oui. Théoriquement cela prendrait 4 minutes à 30 milles à l'heure; c'est pourquoi j'ai dit quatre ou cinq minutes.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je pensais que vous retourniez à un équipage muletier.

Le général CLARK: Non. Nous avons souvent pensé à utiliser des chevaux sur les promenades, mais nous n'avons pas examiné cette possibilité. L'autre cas d'exception au plan, c'est l'abandon de la subdivision de Beachburg, à partir de Wass jusqu'à Hurdman.

Puis-je parler maintenant du progrès accompli quant au projet de déplacement de ce chemin de fer. On a abandonné la subdivision de Renfrew des chemins de fer Nationaux du Canada, à partir des limites de la partie ouest d'Ottawa, jusqu'au côté est du canal Rideau, et on a construit quelque sept milles du Queensway, qui constitue une partie de la route trans-Canada, à la place de ce droit de passage abandonné, à partir de l'avenue Bronson à l'ouest. Il s'agit d'un projet conjoint du gouvernement fédéral, du gouvernement de l'Ontario et de la ville d'Ottawa. La construction se continue sur le Queensway, depuis l'avenue Bronson jusqu'au pont Pretoria, et elle sera finalement continuée pour communiquer avec le Queensway à la jonction, près des casernes de la Police montée au pont Hurdman. Nous espérons et nous nous attendons que cela soit complété à la fin de 1966, tout en utilisant certaines parties de cette route avant cette date. Par exemple, nous espérons pouvoir utiliser la route de Bronson à Bank à la fin de cet automne ou au début du printemps prochain. La dernière étape du Queensway impliquera le déplacement de voies ferrées qui conduisent à la gare Union actuelle, l'embranchement du chemin de fer à Hurdman qui va jusqu'à l'avenue Mann, et l'embranchement jusqu'à la promenade Sussex. L'on devra effectuer ces travaux, parce que la route sera à niveau en travers des lignes actuelles de chemin de fer. Encore une fois, nous espérons que ce sera abandonné à l'été ou au début de l'automne de 1966, et nous espérons aussi que le Queensway sera terminé plus tard au cours de cette même année.

Je dois ajouter, monsieur le président, que le déplacement de ces voies ferrées et la construction sur le Queensway ne constituent pas une partie de l'entente signée par les trois organismes.

Le sénateur ISNOR: Et ça n'en fait pas partie?

Le général CLARK: Non, monsieur. Mais ça fait partie du plan global. On considère cela comme un élément qui a été complété plus tôt; et je pense qu'il aurait été incomplet de ne pas en parler, puisque cela constituait une importante partie du plan global.

La Commission des transports a approuvé, il y a trois jours, soit le 15 juin, l'abandon de la subdivision de la rue Sussex à partir de la rue Sussex, près du Conseil national de recherches, la fin de la ligne, traversant la rivière Rideau jusqu'à l'avenue Beechwood; et je ne suis pas sûr qu'elle sera abandonnée et nettoyée aujourd'hui.

La raison pour laquelle on a hâté l'abandon de cette partie, depuis la promenade Sussex jusqu'à Beechwood, c'est que la Commission doit fournir le terrain nécessaire pour l'accès au pont Macdonald-Cartier, ce qui est plutôt compliqué. Le travail sera commencé plus tard ce mois-ci et, à vrai dire, on l'a déjà commencé là où il ne nuirait pas à l'exploitation du chemin de fer. Cette partie de la subdivision de la rue Sussex depuis Beechwood, à travers Eastview, passé le pont Hurdman jusqu'à la rue Bank, la Commission des transports en a autorisé l'abandon à un mois de préavis à partir du premier octobre 1965, et nous nous attendons à donner avis de son délaissement au cours de l'été 1966, ou environ huit mois plus tard.

Lorsque la subdivision de la rue Sussex sera abandonnée, le droit de passage sera disponible pour une importante voie de communication pour la circulation depuis le pont Macdonald-Cartier jusqu'à la jonction du Queensway, là où sera située la nouvelle gare Union. L'artère de la circulation est indiquée sur le plan officiel des rues d'Ottawa, qui a été approuvé par les municipalités intéressées ainsi que par le Bureau municipal d'Ontario. On verra à la fin de

1966 au déplacement des lignes de chemin de fer qui, depuis le pont Hurdman, passent la gare Union et suivent la rive du canal Rideau; c'est du moins ce que l'on espère. A ce moment-là nous espérons que la nouvelle gare Union sera construite et qu'elle sera en fonction.

Et comme je le disais tout à l'heure, la distance entre le nouveau et le vieil emplacement est de deux milles.

Le sénateur REID: Allez-vous conserver la responsabilité de la vieille gare?

Le général CLARK: Selon l'entente des trois parties en cause, la région entière deviendra la propriété de la Commission de la Capitale nationale; j'aurai quelques remarques à faire plus tard sur les plans d'un nouveau développement qui ont été approuvés en principe par le Gouvernement en octobre dernier.

Le sénateur MOLSON: Puis-je demander combien il y aura de retard entre l'établissement du nouveau terminus et la création de cette route qui passera au-dessus des voies ferrées déjà existantes, le long du canal où se trouve présentement la gare Union?

Le général CLARK: Monsieur le président, ce n'est pas une question très facile. Du point de vue de l'ingénieur, ce ne devrait pas être difficile, parce que nous avons là une pente qui existe depuis plusieurs années, et elle détermine de façon presque précise le droit de passage que nous utiliserions pour nos routes ou pour nos chemins; et j'espère que nous pourrions obtenir l'argent nécessaire et que nous serons capables de continuer à négocier avec les autres parties qui peuvent être impliquées dans cette entreprise, et que nous pourrions agir vite.

Je puis vous en donner un aperçu, au point de vue de l'ingénieur, monsieur, mais il n'est pas facile de dire si nous pourrions obtenir l'argent et arriver à une entente avec la ville d'Ottawa et les autres agences avec lesquelles nous avons affaire. Je pense que cela prendrait six mois, mais je peux me tromper.

Le sénateur BOUFFARD: Si le travail n'est pas terminé, quelle sera la possibilité pour les voyageurs de venir dans le centre de la ville; combien de temps est-ce que cela prendrait, et combien de milles y aurait-il?

Le général CLARK: La distance en milles ne serait pas tellement différente, puisque vous parcoureriez le Queensway jusqu'au bas de la rue Nicholas; mais ces routes deviennent maintenant fort fréquentées par les automobilistes, et si vous vous y trouvez aux heures d'affluence le matin, ou le soir entre 5 heures et 5 heures 30, elles sont nettement encombrées. C'est pour cette raison que nous nous croyons obligés d'avoir une route additionnelle le long de la rive est du canal Rideau, comme autre artère; évidemment cela aurait l'avantage d'éviter un carrefour, et ainsi l'on pourrait circuler assez rapidement. J'imagine que si j'étais actuellement dans le trafic et soumis aux limites de vitesse, je pourrais le faire en dix minutes environ.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Cela me semble être un problème difficile. Je comprends que l'on éliminera 37 milles de chemin de fer; pourtant la distance entre l'ancienne et la nouvelle gare sera de deux milles. A-t-on étudié la possibilité de conserver la gare actuelle?

Le général CLARK: La question est la suivante: A-t-on étudié la possibilité de mettre ou de ne pas mettre le plan à exécution, tout en conservant la présente gare Union? Oui, monsieur le président, M. Greber a étudié la question dans la préparation de son plan directeur, ainsi que l'avait fait le rapport Cauchon. Je pense que ceux qui ont préparé ce plan, les membres de la Commission et les auteurs de son plan, étaient d'avis que si nous retirions les lignes de chemin de fer du centre de la ville, nous devrions enlever les voies ferrées jusqu'à la gare Union et les déplacer de quelques deux milles de son site actuel, ce qui aurait pour effet de raccourcir la distance pour certains et de la rallonger pour d'autres. Si vous regardez la carte routière, qui donne en quelque sorte

une idée du centre de gravité de la population, vous vous rendrez compte que ce site était très commode en effet, pour le Château et pour le Lord Elgin, alors qu'il était loin des secteurs qui sont en construction dans les parties est et ouest d'Ottawa. Le nouveau site de la gare procure un autre avantage, celui de n'être qu'à quelques verges du Queensway, dont la limite de vitesse est de 60 milles à l'heure. Cela signifie que les gens qui habiteront dans la partie est ou ouest d'Ottawa, devraient pouvoir s'y rendre beaucoup plus rapidement qu'ils le pouvaient sur Rideau, Wellington, ou sur les routes qui sont certes passablement encombrées maintenant.

C'est en songeant à cela que le Gouvernement nous a ordonnés de changer notre plan de placer la nouvelle gare sur la rue Walkley, et de la placer au nouveau site à Hurdman, et nous pensons que cela est beaucoup mieux.

Le sénateur REID: Est-ce que cela a été approuvé?

Le général CLARK: Oui, monsieur. Lorsque la nouvelle gare sera construite, l'ancienne gare et la propriété qui s'y trouve, seront transférées à la Commission. Cela fait partie de l'entente des trois parties concernées. Si vous le voulez, je vous donnerai plus tard un bref aperçu des plans du nouvel aménagement, approuvés en principe par le gouvernement en octobre dernier.

Le sénateur MOLSON: Puis-je demander si on a fait des enquêtes pour connaître la destination et le point de départ de ceux qui arrivent par train?

Le général CLARK: Puis-je référer cette question à un membre de mon personnel? Monsieur McDonald, vous avez peut-être la réponse à cette question.

M. D. L. McDonald (directeur de la division de l'urbanisme et des biens immobiliers, Commission de la Capitale nationale): Quand on a considéré le projet en 1958-1959, on avait tenu compte du point de départ et de la destination des voyageurs qui utilisent le train. Je crains de ne pas avoir ces renseignements ici.

Le sénateur REID: Que penser des voies ferrées abandonnées?

Le général CLARK: Les voies ferrées abandonnées (*l'indiquant sur la carte*) seront à la grande route, et je ne puis dire qui s'occupera de cela, la ville ou la province. On devra négocier à ce sujet.

Le sénateur REID: Qui est-ce qui le fera?

Le général CLARK: La Commission de la Capitale nationale a reçu le titre de ces édifices, en tant que société de la Couronne.

Le sénateur BOUFFARD: A qui cela appartient-il présentement?

Le général CLARK: Aux chemins de fer Nationaux du Canada, et aux chemins de fer Pacifique-Canadien. Ceci (en l'indiquant), par le chemin de fer Canadien du Pacifique, l'autre par les chemins de fer Nationaux du Canada et cela servira de promenade. Nous croyons que ce sera une très belle entrée sur la rive est du canal donnant sur les édifices du Parlement. Nous ne voulons pas tellement avoir des lignes de circulation trop rapide, de telle sorte qu'il y aurait un agréable paysage parsemé d'arbres et d'arbustes, plutôt qu'une route très rapide et très achalandée.

Le sénateur BOUFFARD: Comment vous arrangez-vous présentement avec les deux chemins de fer, pour transférer la propriété à la Commission d'Ottawa?

Le général CLARK: Oui, on parle de ceux-ci en termes clairs et précis, et il y a un mémoire sur le sujet.

Le sénateur PEARSON: Quel chemin de fer en obtiendra le plus, les chemins de fer Nationaux du Canada ou le chemin de fer Canadien du Pacifique?

Le général CLARK: Je n'ai pas actuellement à l'idée la réponse à cette question. Je le ferai vérifier. Nous nous sommes occupés ici surtout du déplacement

de lignes plutôt que de savoir à qui appartenaient ces lignes. Peut-être les compagnies de chemin de fer seraient-elles en mesure de répondre à cette question. Nous pouvons en obtenir la réponse dans un moment.

Le PRÉSIDENT: Vous en étiez à parler de la commodité pour les habitants d'Ottawa quant au site de la nouvelle gare Union?

Le général CLARK: Oui monsieur.

Le PRÉSIDENT: Franchement, j'estime que la commodité pour les gens qui viennent à Ottawa à la nouvelle gare est un point beaucoup plus important. Après tout, Ottawa est la capitale, et plusieurs personnes y viennent par train soit par affaires avec le gouvernement, soit simplement comme visiteurs.

Plusieurs écoliers viennent ici. L'avantage que présentait l'ancienne gare, c'est qu'elle était très proche des édifices du Parlement. Jusqu'à quel point avez-vous songé au problème des groupes d'écoliers ou de touristes par exemple, qui veulent venir pour voir d'abord les édifices du Parlement, si la nouvelle gare est à deux milles plus loin? Allez-vous organiser un système d'autobus ou quelque chose du genre?

Le général CLARK: Non.

Le PRÉSIDENT: Je suis plus intéressé à la commodité des gens qui viennent pour visiter Ottawa, notre capitale nationale, qu'à la commodité des résidents d'Ottawa, à savoir comment ils se rendront à la nouvelle gare centrale.

Le général CLARK: Je sais qu'un grand nombre de personnes arrivent par autobus. Sur la colline parlementaire, vous pouvez remarquer qu'il y a des groupes qui viennent d'assez loin, par autobus scolaire. Je serais porté à croire que ceux qui viendraient d'assez loin en groupe, verraient à ce que leur chef s'organise pour disposer d'un autobus. On a remarqué que plusieurs d'entre eux vont visiter par autobus les différents endroits de la ville. Je présume qu'ils loueraient un autobus pour ce faire.

Le sénateur ISNOR: Puis-je continuer quelque peu dans cette optique, d'un point de vue touristique. Je me demande si M. McDonald peut nous donner plus d'information sur l'étude faite en 1959, qui concernait les affaires des hôtels avec la présente gare. Vous dites que vous n'en avez pas les chiffres en main, mais vous en avez tout de même fait l'étude. Pouvez-vous faire confiance à votre mémoire et nous donner quelques chiffres?

M. McDONALD: Monsieur le président, je regrette, mais il ne serait pas juste à l'égard des honorables sénateurs de donner des considérations tirées purement de ma mémoire, étant donné que l'étude a été faite il y a déjà longtemps. Je devrai me la procurer et vous la présenter à une date ultérieure.

Le sénateur ISNOR: Je vous remercie beaucoup. Je pense que nous devrions l'avoir.

M. McDONALD: Étant donné que l'étude a été menée surtout par les chemins de fer Nationaux du Canada et par d'autres, M. Burns, notre agent de liaison avec la Commission de la Capitale nationale, est ici présent, et même s'il n'est pas en possession des chiffres en détail, je pense qu'il peut nous donner une information suffisante pour indiquer la nature de l'étude.

M. E. P. BURNS, agent de liaison, chemins de fer Nationaux du Canada: La Commission a fait une étude générale. M. McDonald en a parlé. Le National-Canadien a aussi mené une enquête en même temps. Nous voulions savoir à quel endroit de la ville se rendaient nos voyageurs, ce qu'ils allaient faire et à quel moment ils repartaient. Je ne voudrais pas citer le pourcentage sans avoir les chiffres devant moi. Près des trois-quarts des voyageurs qui viennent à Ottawa sont des hommes d'affaires qui se rendent surtout aux divers services du gouvernement. Au moment de l'étude une grande partie des voyageurs allaient dans le secteur immédiat de la colline parlementaire. J'aimerais ajouter que la plupart des voyageurs avaient affaires au ministère

des Travaux publics. Avec le déménagement de ministères du gouvernement et du ministère des Travaux publics sur Riverside Drive, la nouvelle gare sera beaucoup plus proche de ces édifices qu'elle ne l'est maintenant. La plupart de ces voyageurs arrivaient tôt le matin et partaient tard l'après-midi.

Quant aux touristes et aux tournées dont vous parliez, le National-Canadien a analysé en profondeur la question et, dans toute ville, le transport est organisé à l'avance. En d'autres mots, un groupe qui arrive ici quel qu'en soit le nombre, trouve toujours un moyen de transport qui l'attend; normalement il y a une tournée de la ville, organisée pour eux. Le site de la nouvelle gare ne constituerait pas un inconvénient dans ce cas-là.

Le sénateur REID: Qui s'occupe de la tournée?

M. BURNS: La National-Canadien.

Le PRÉSIDENT: C'est un aperçu de la tournée faite par le National-Canadien.

M. BURNS: En ce qui concerne les chemins de fer Nationaux du Canada, au moment de l'enquête, approximativement 30 p. 100 des voyageurs inscrits aux hôtels étaient arrivés par train. Ainsi, on verra à fournir un moyen de transport adéquat jusqu'à l'hôtel pour les voyageurs qui arriveront à la nouvelle gare. On fera des arrangements pour rendre cet accès facile.

Le sénateur LAMBERT: Vous dites «adéquat». Pouvez-vous expliciter davantage?

M. BURNS: Actuellement nous sommes à analyser plusieurs possibilités. Il y a à Ottawa un groupe intéressé dans le transport à l'hôtel. Je ne peux pas dévoiler maintenant le nom de ce groupe. Il y aurait un service de transfert entre la gare et l'hôtel, qui coïnciderait avec les heures d'arrivée et de départ des trains.

Le sénateur LAMBERT: Comme le service de limousine pour l'aérogare?

M. BURNS: Très semblable à cela.

Le sénateur LAMBERT: L'accès à la gare serait à un niveau plus bas qu'il ne l'est actuellement. En d'autres mots, vous feriez le transport à partir de la région d'Hurdman jusqu'au Château en longeant la route à l'est du canal, telle que décrite plus haut, directement en-dessous de la présente rue Sussex?

M. BURNS: C'est le chemin de Sussex à Rideau.

Le sénateur LAMBERT: Directement dans l'hôtel, au rez-de-chaussée. Voilà ce que j'ai compris.

Le PRÉSIDENT: Pour résumer ce que vous dites, monsieur Burns (et je pense que vous avez été d'une grande utilité), la Compagnie de chemin de fer n'a pas l'impression que la circulation aura à souffrir du nouveau site de la gare Union, en comparaison par exemple avec la circulation pour les autobus ou les avions?

M. BURNS: Bien au contraire, monsieur le président, nous nous attendons en quelque sorte à une augmentation de la circulation, due au fait que les districts éloignés seront beaucoup plus près de la gare au point de vue temps, qu'ils ne le sont présentement.

Le sénateur LAMBERT: Le témoin n'a-t-il pas de chiffres sur le nombre de voyageurs? Le président a parlé des enfants d'autres personnes intéressées à faire la visite des édifices du Parlement. Avez-vous des chiffres en rapport avec le transport par autobus et par automobile comparativement aux chemins de fer qui entrent dans la ville maintenant? Par simple appréciation générale des groupes qui viennent dans cet édifice pendant l'été et pendant la session, je ne doute pas que la masse de gens viennent ici par autobus, et surtout les plus jeunes passent la journée ici et s'en retournent par la route.

M. BURNS: Il y a eu un très grand nombre de tournées d'affaires depuis deux ans et nous avons tenté d'encourager ces voyages d'affaires par train. En

ce qui concerne le National-Canadien, nous avons eu un intéressant succès. Notre part de ce marché a augmenté très sensiblement. Mais quant au marché global, je n'en ai pas les chiffres.

Le sénateur LAMBERT: Je me demande si le Bureau fédéral du tourisme disposerait de chiffres sur le nombre de personnes qui viennent à Ottawa en automobile et en autobus comparativement aux chemins de fer.

Le sénateur ISNOR: Je pense qu'il les a.

Le sénateur LAMBERT: Je le pense aussi. Je ne pourrais rien donner de certain en termes de chiffres, mais j'ai l'impression qu'il en est ainsi.

M. BURNS: Les chiffres qui pourraient nous aider seraient ceux qui concernent les arrivées à l'hôtel. Il y a approximativement 30 p. 100 des voyageurs qui viennent par train.

Le sénateur ISNOR: Je suis plutôt surpris de vous entendre dire que vous vous attendez à ce que cela rehausse le chiffre d'affaires des hôtels. Je suis enclin à croire que 75 p. 100 des voyageurs arrivent par train, et de ces 75, 40 p. 100 ne viennent que pour une seule journée, pour traiter avec le gouvernement; et cela suppose que 35 p. 100 des visiteurs restent dans les hôtels pour la nuit. Comment en arrivez-vous à penser que cela va rehausser le chiffre d'affaires des hôtels? Puis-je continuer et souligner qu'à Montréal, par exemple, vous avez l'hôtel Reine Élisabeth et le chemin de fer juste en dessous, et les gens n'ont qu'à monter du train à l'hôtel.

M. BURNS: Je pense ne pas avoir été compris. Lorsque j'ai parlé d'une augmentation du chiffre d'affaires, je parlais du chiffre d'affaires des chemins de fer et non pas des hôtels.

Le sénateur ISNOR: Vous ne tenez pas du tout compte des hôtels pour le moment?

M. BURNS: Actuellement je dois laisser les hôtels de côté, parce qu'ils seront aussi affectés jusqu'à un certain point par le déplacement des grandes routes et par l'itinéraire que les grandes routes nouvelles vont emprunter.

Le sénateur ISNOR: Je ne parle pas du chiffre d'affaires des hôtels des chemins de fer Nationaux du Canada, mais je pense plutôt qu'il y aurait diminution au lieu d'augmentation d'après mon expérience.

M. BURNS: Quant au chiffre approximatif de 31 p. 100 des voyageurs par train, enregistrés à l'hôtel, nous estimons que la part sera minime.

Le sénateur ISNOR: Vous avez un agent spécial ces jours-ci, qui organise des réunions et tente de faire venir ces personnes à l'hôtel.

M. BURNS: Je ne crois pas que ce soit propre au Château Laurier. Je pense que tous les hôtels du Canada font campagne en ce sens-là.

Le sénateur ISNOR: Je parle du National-Canadien qui confie à un homme ce travail particulier.

M. BURNS: La convention d'hommes d'affaires offre certainement un champ très vaste et nous tentons de l'accroître. Il y a beaucoup de concurrence dans cette ligne, et nous croyons devoir nous y spécialiser si nous voulons pouvoir livrer concurrence.

Le PRÉSIDENT: Pendant que nous y sommes, et avant de demander au général Clark de continuer, je me demande s'il ne serait pas utile d'entendre la version du Pacifique-Canadien sur ce point particulier. Nous connaissons celle du National-Canadien, et ces gens estiment que le déplacement de la gare ne leur causera pas de préjudice pécuniaire. Est-ce qu'un représentant du Pacifique-Canadien pourrait nous dire s'il partage ce point de vue?

M. G. W. Miller, Directeur général adjoint, Région de l'Est, Chemin de fer Canadien du Pacifique: Monsieur le président, je m'appelle Miller et je suis directeur

général adjoint du Pacifique-Canadien à Toronto, et cela fait partie de mon travail. Le Pacifique-Canadien n'a pas attaché beaucoup d'importance à l'emplacement proposé pour la nouvelle gare, et nous ne pensons pas que cet emplacement affecte notre circulation dans la ville d'Ottawa ou en dehors. La décentralisation des édifices du gouvernement à Ottawa, à notre avis, a placé la nouvelle gare plus au centre de l'intensité de population de la ville que ne l'est la présente gare et, de plus, envisagé du point de vue ferroviaire, le nouveau site proposé sera plus favorable, et les grandes routes qui communiquent et qui mènent à l'intersection du Queensway et aux grandes routes à cet endroit proche de la nouvelle gare, pourront être très pratiques pour la circulation venant de Hull et des régions environnant Ottawa.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie beaucoup, monsieur Miller.

Le sénateur ISNOR: A cause de cela, il n'y a pas de doute que cela aiderait les hôtels du Pacifique-Canadien dans d'autres villes?

M. MILLER: Je ne voudrais pas émettre d'opinion là-dessus. Je doute que cela ait une répercussion sur les hôtels du Pacifique-Canadien ailleurs. Le Pacifique-Canadien n'a pas d'hôtel à Ottawa.

Le sénateur ISNOR: C'est ce à quoi je songeais. Si cela nuit aux réunions tenues à Ottawa, la chose peut vous rapporter ailleurs.

M. MILLER: Les conventions sont passablement sujettes à la concurrence et je connais la situation de l'hôtel Royal York à Toronto, où quelquefois elles doivent être commandées des années à l'avance. Cela dépend de la saison, et souvent l'ampleur de la convention détermine l'endroit de la réunion. Plusieurs groupes aiment se réunir à Ottawa, parce que cela leur permet de voir la capitale du Canada.

Le PRÉSIDENT: Dois-je demander au général Clark de continuer?

Les honorables SÉNATEURS: (*Assentiment*)

Le général CLARK: Merci, monsieur le président. J'ai d'abord énuméré ces subdivisions et ensuite je vous ai dit ce qu'on en faisait. La dernière subdivision dont je voudrais parler, c'est la subdivision de Carleton Place du chemin de fer Canadien du Pacifique à partir des environs de Bells Corners jusqu'à la gare Ottawa-Ouest, à la rue Bayview; aussi les cours de triage dans la région, que l'on appelle généralement Lebreton Flats. Nous espérons que cette ligne sera cataloguée au cours de 1966. Cette partie de la ligne, à partir de la gare d'Ottawa-Ouest, longeant la rue Scott jusqu'à Roosevelt, sera disponible pour l'élargissement de la rue Scott, qui est prévue dans le plan officiel des rues de la ville d'Ottawa. Et puis la partie du droit de passage à partir de Roosevelt, jusqu'aux environs de Britannia sera consacrée à un terrain de stationnement, le long de la nouvelle promenade de la rivière Ottawa, promenade qui est maintenant en voie de construction.

Le sénateur REID: Auriez-vous objection à nous montrer l'endroit où iront les trains du Pacifique-Canadien depuis Hull?

Le général CLARK: Pourriez-vous nous montrer la voie ferrée du Pacifique-Canadien, qui entre de Hull à Ottawa, monsieur McQuarrie?

M. J. L. McQuarrie, Conseiller des chemins de fer: Sur cette ligne-ci, et à Bells Corners, elle rejoindra la ligne de la subdivision de Beachburg des Chemins de fer Nationaux du Canada et elle entrera par cette voie, à la nouvelle gare à Hurdman (l'indiquant sur la carte).

Le PRÉSIDENT: Le sénateur Reid vous demandait comment les trains du Pacifique-Canadien de Hull entrèrent à Ottawa.

M. McQUARRIE: Le transcontinental et les trains de Toronto ne passeront pas par Hull (l'indiquant sur la carte).

Le sénateur REID: Hull n'aura plus de transport du Pacifique-Canadien?

Le général CLARK: Nous maintenons les communications à travers Hull, les horaires et les plans de chemin de fer (je ne connais pas les détails). Vous vous rappellerez qu'il y a eu deux changements apportés par le comité conjoint au plan Greber. Le premier était la conservation de la subdivision de Prescott, qui va plus loin que l'Université Carleton, le lac Dow, traverse le pont Prince of Wales jusqu'à Hull. C'est une ligne conjuguée. Je n'y connais pas les plans pour la circulation des voyageurs.

Le déplacement des dépôts de la rue Broad, de la zone connue sous le nom de LeBreton Flats, permet au Gouvernement de récupérer une portion de terrain de l'ordre de 138 acres, tout près de la colline parlementaire.

Le PRÉSIDENT: Où est le dépôt d'Ottawa-Ouest?

Le général CLARK: C'est cette partie de terrain juste au pied des chutes Chaudière. Cette grande partie de terrain connue généralement sous le nom de LeBreton Flats est actuellement prise par la Commission pour le Gouvernement dans le but d'y construire des édifices pour ministères. Il y a quelques semaines, ou peut-être un mois, le Gouvernement annonçait qu'il avait l'intention de construire de nouveaux édifices pour le ministère de la Défense nationale à «LeBreton Flats».

Le PRÉSIDENT: Est-ce tout juste à l'ouest du pont Chaudière?

Le général CLARK: Juste ici, oui. Nous espérons que ces voies ferrées seront déplacées au cours de l'été ou à la fin de 1966.

Le sénateur ISNOR: Quelles sont ces voies ferrées?

Le général CLARK: Les voies ferrées qui partent de Bells Corners approximativement, longent les rives de la rivière Ottawa jusqu'à la gare d'Ottawa-Ouest à Bayview et aussi les lignes du chemin de fer dans les dépôts de la rue Broad à LeBreton Flats. Elles viennent parallèlement au viaduc rue Wellington, entrent dans la cour de triage de la rue Broad, qui est surtout une grande zone industrielle, tout juste au sud des installations Eddy aux chutes Chaudière.

Puis-je souligner une autre question. On a demandé ce qu'on a l'intention de faire de l'endroit où est située la présente gare Union. La Commission avait fait depuis plusieurs années des plans sur la façon de réaménager cette région. Il y a environ deux ou trois ans, nous engageons la maison d'architectes «John B. Parkin and Associates» pour préparer de nouveaux plans, connus sous le nom de plans Parkin. Le Gouvernement approuvait en principe le plan pour le réaménagement de la région bornée par la rue Elgin, la rue Wellington, Rideau, la petite rue Sussex, la rue Besserer, Nicholas et Laurier; ils avaient aussi à l'idée l'aménagement de la rive ouest du canal, à savoir le commencement du nouveau Musée national et le centre d'art sur la rive ouest. Le plan Parkin touche la région spécifique occupée par la gare Union, les installations de la centrale et différents édifices (trains de marchandise et autres) et des voies ferrées. La partie du plan que le Gouvernement a approuvé, seulement en principe, était celle à l'extrémité sud de la région, un terrain triangulaire. C'est très difficile à démontrer, parce que l'échelle est difficile. C'est le terrain borné par le canal, le pont de l'avenue Laurier, la rue Nicholas et le pont Mackenzie King. Le plan prévoit la construction d'édifices pour les ministères du gouvernement dans cette région, jusqu'au pont Mackenzie King, en le chevauchant. On pourrait, selon la demande de construction d'édifices (et c'est une question qui relève du ministère des Travaux publics), y construire de 1 million à 1 million et quart de pieds carrés d'aire de bureau. Le tracé du plan, ou le concept du plan, sur le côté nord du pont Mackenzie jusqu'à Wellington ou Rideau, prévoit la place pour un hôtel, un auditorium avec salle de convention, des facilités de démonstration et des pièces pour les conventions, et pour des édifices à bureaux, pour le secteur privé de la communauté.

Le sénateur REID: Est-ce que cela serait financé par le capital privé?

Le général CLARK: Nous doutons, monsieur, de la possibilité de financer une salle de convention par du capital privé. Nous ne sommes pas sûrs de l'ampleur de la contribution gouvernementale dans le financement d'une salle de convention, qui pourrait être utilisée pour les assemblées politiques lorsqu'il y en a, et surtout pour des assemblées plus grandes qui, actuellement, ne viennent pas à Ottawa, mais vont plutôt à Toronto et à Montréal, où ils peuvent tenir plus facilement leurs assemblées.

Le sénateur ISNOR: Je ne suis pas sûr de vous avoir bien compris. Avez-vous dit que la salle des conventions serait construite indépendamment du présent hôtel?

Le général CLARK: Je me suis peut-être mal expliqué. Nous espérons, à la Commission, qu'au nord du pont Mackenzie King il y aura des édifices à bureaux pour le secteur privé de la communauté, qui pourraient être construits par le capital privé sous un bail à long terme. Ils ne seraient pas construits par le Gouvernement. Le capital privé serait invité à le faire. Nous envisageons le besoin d'un hôtel. Encore une fois, c'est une question de capital privé. Le Gouvernement exercerait un contrôle par un bail à long terme, de telle sorte qu'il n'aurait pas à prendre le terrain encore une fois dans 50 ou 100 ans d'ici, si la région commence à se détériorer. La Commission croit aussi au besoin d'un auditorium et de chambres pour les conventions.

Quant à nous et à notre opinion du plan, cela ne ferait pas partie d'un hôtel. Un hôtel serait essentiellement pour les invités. Ainsi si vous aviez un auditorium d'assemblée, les gens viendraient au Château Laurier et au nouvel hôtel, s'il y en avait un, et sans doute aux autres hôtels à proximité.

Le sénateur ISNOR: Ce serait un hôtel?

Le général CLARK: Les hôtels ne doivent leur existence qu'à la demande qu'on y fait. Si le capital privé estime qu'il y a une telle demande et se voit prêt à investir là-dedans, en louant à bail le terrain du gouvernement. Ainsi on ne pourra pas déterminer une date fixe et dire qu'il y aura un hôtel à cet endroit. Nous réserverions le terrain pour cela, et s'il apparaît économique d'en construire un, nous y inviterions les entrepreneurs privés. Nous exercerions un contrôle sur les matériaux pour les édifices, la densité avec laquelle on utilise le sol, et la hauteur des édifices. En d'autres mots, l'idée de louer à bail au lieu de vendre est pour garder un contrôle architectural, parce que cette région est très proche du périmètre du parlement.

Le sénateur REID: Avez-vous l'intention de recueillir des fonds pour ce projet?

Le général CLARK: On construira l'hôtel, les bureaux privés et ainsi de suite à l'aide de capital privé. Nous allons louer à bail le terrain et nous retirerons un revenu de la location. Nous espérons louer notre terrain d'après un tarif basé sur la valeur marchande de ce terrain, et nous en retirerons un revenu.

Le PRÉSIDENT: Sénateur Lambert?

Le sénateur LAMBERT: Puis-je demander au témoin si l'image qu'il vient de nous brosser au sujet du développement sur l'autre côté du pont Mackenzie et le reste, n'est pas assez visiblement dépeinte dans la maquette de la rue Sparks, que l'on peut voir à toute heure du jour, et dont les gens peuvent tirer une idée visuelle de ce que cela représente au point de vue nouvelles constructions, si le plan entre en vigueur. L'auditorium dont parlait le témoin est situé de l'autre côté du pont Mackenzie King, sur la maquette:

Le général CLARK: Tout près du site actuel de la gare; c'est exact, monsieur.

Le sénateur LAMBERT: Je crois comprendre que cette maquette a circulé d'un bout à l'autre du pays. Pendant l'été, on l'expose sur le Mail pour le bénéfice des touristes. Je pense que l'on peut avoir une idée plus adéquate du plan en étudiant cette maquette qu'en essayant de suivre sur la carte ici.

Le général CLARK: Puis-je soulever deux points dont je n'ai pas encore parlé, monsieur le président? La subdivision de Prescott, à savoir la ligne de chemin de fer qui traverse la rivière Rideau passé l'Université Carleton, le lac Dow, passe en dessous du Queensway et entre dans la ville de Hull, constituera la ligne de chemin de fer interprovincial qui restera dans la région. A cause de l'accroissement de la circulation, le comité conjoint du Parlement a reconnu que cette ligne devra être réparée—le chemin de fer sera réparé pour la sécurité et pour faciliter la circulation. Les travaux ont débuté l'automne dernier. On abaisse l'ouverture du passage, et déjà nous avons le tunnel en dessous du canal au lac Dow. Il passera en dessous de l'avenue Carling et du Queensway. Cela ne nuira pas à la circulation. On a décidé d'abaisser plutôt que d'élever l'ouverture de passage pour des raisons d'ordre esthétique, et le travail a été commencé l'an passé. Nous espérons que ce projet pourra être complété en 1966.

Je pense que le dernier point que je dois mentionner, c'est qu'en déplaçant ces voies ferrées, nous dérangeons certaines industries, qui étaient desservies par les chemins de fer et qui avaient leurs voies d'évitement dans des zones telles que les dépôts de la rue Sussex, et généralement le long des lignes de chemin de fer dans le quartier de LeBreton Flats. Le Gouvernement a autorisé la Commission à acquérir—ce qu'elle a fait, il y a quelque temps—des terrains industriels dans le secteur de la rue Coventry, de la rue Tremblay et de la rue Belfast. La Commission est en train d'aménager ces terrains avec des routes, et voit à mettre des égouts et des commodités d'eau. On vend ces emplacements à des industries qui s'en vont de ces autres endroits.

Le sénateur PEARSON: Tirent-ils profit de cet avantage actuellement?

Le général CLARK: Oui. Nous avons vendu un assez grand nombre de terrains dans cette région, et je pense que de notre expérience nous pouvons tirer la conclusion que les gens qui ont déjà demeuré en bordure des voies d'évitement, veulent y rester. Je pense à un autre fait et c'est que la plupart des vieux édifices ont plusieurs étages, et en déménageant, ils obtiennent plus de terrain qu'ils n'en ont présentement, pour leur expansion et la construction d'édifices plus efficaces.

Le sénateur BOUFFARD: Qui est-ce qui détermine jusqu'à quel point les voies d'évitement seront déplacées?

Le général CLARK: Le mémoire aux trois parties y pourvoit. Si, par exemple, une compagnie privée avait une voie d'évitement d'une capacité de trois voitures de marchandise et que nous les déplaçons, la Commission verrait alors à fournir à ses propres frais, une voie d'évitement d'une capacité de trois trains de marchandises. Maintenant, en général, ils veulent s'agrandir. S'ils veulent passer d'une voie de garage de capacité de trois trains de marchandise à une voie de capacité de dix ou douze, ils devront s'entendre alors avec les chemins de fer pour la capacité additionnelle.

Le sénateur BOUFFARD: Est-ce que vous mettriez les voies d'évitement dans le même endroit que le veut l'industrie?

Le général CLARK: Nous donnerons à nos frais une voie d'évitement de capacité égale à celle que l'on aura déplacée. S'ils désirent avoir plus que cela, nous ne nous croyons pas obligés de payer pour cette expansion.

Le sénateur ISNOR: Général Clark, allez-vous déposer une copie de cette entente, pour l'usage des membres du Comité?

Le général CLARK: L'entente à laquelle on se réfère est donnée en annexe au Bill. Il s'agit d'un exposé assez bref et non détaillé.

Lorsque le sénateur Lambert a proposé la deuxième lecture du bill, j'ai remarqué qu'on avait dit que le Comité voudrait peut-être se rendre dans certains secteurs dont nous parlons, ou même aux autres travaux de la Commission. S'il m'est permis de le faire, monsieur le président, je dirais que la Commission aurait tout avantage à organiser une visite d'une demi-journée ou d'une journée, ou enfin d'une durée de temps que choisiront les sénateurs. Comme question de fait, nous serions très heureux si cette invitation se faisait au Sénat tout entier. Nous pourrions manger au parc de la Gatineau, à l'extérieur, et visiter la région.

Le PRÉSIDENT: Cela semble très intéressant. Merci de l'invitation.

Le général CLARK: Si vous pouviez nous aviser une semaine à l'avance, nous surveillerions la température et nous pourrions faire des arrangements. Nous nous y rendrions par autobus, même si ce n'est pas aussi confortable qu'en automobile; nous aurions alors un personnel suffisant pour répondre aux questions, ce qui ne serait pas le cas si nous y allions en automobile.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Ai-je bien compris que la ligne de la rive nord du Pacifique-Canadien de Montréal à Ottawa aboutirait à Hull?

Le PRÉSIDENT: Non, non.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): La ligne de la rive nord du Pacifique-Canadien, de Montréal à Ottawa, où est-ce qu'elle va aboutir? Hull? Ou comment atteindra-t-elle la nouvelle gare?

Le général CLARK: C'est la ligne de la rive nord du Pacifique-Canadien et elle se rend à Hull. Elle traversera le pont Prince de Galles, descendra passé Ottawa-Ouest, tout au long de la subdivision de Prescott.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Je comprends.

Le sénateur MOLSON: Avant que le général Clark ne finisse, puis-je demander si l'on tente actuellement dans tous ces plans d'améliorer l'accès pour aller à l'aéroport et en revenir?

Le général CLARK: Oui. Cela ne fait pas partie du déplacement de chemins de fer, mais nous avons des plans pour cela. Nous n'avons pas encore pris de décision. Des études ont été faites par Dillon et Compagnie, une étude individuelle de ce que nous appelons l'entrée libre au sud. C'est un projet des plus intéressants. Nous avons une partie du terrain et il est possible de faire une très belle communication avec le chemin pour l'aéroport. Nous n'avons pas d'autorité financière nous permettant d'exécuter maintenant le travail, mais avant d'en avoir besoin nous avons acquis le terrain. Si vous regardez la carte, vous verrez une bande verte de terrain qui descend très près du champ d'aviation. C'est la propriété de la Commission qui pourra le fournir le jour où la route sera en construction. Bien entendu, cela, à notre point de vue ne sera pas exclusivement la responsabilité de la Commission, puisque c'est en partie une responsabilité provinciale et en partie une responsabilité de la ville d'Ottawa. Il s'agira sans doute d'une de ces ententes entre deux parties à l'intérieur des limites de la ville peut-être, et deux autres parties à l'extérieur des limites de la ville. Nous avons définitivement différentes propositions à ce sujet et nous espérons avoir dans un certain temps l'autorité pour le faire.

Le sénateur BOUFFARD: Je voudrais poser quelques questions au général, s'il veut bien y répondre. Quand croyez-vous que la nouvelle gare sera mise à la disposition des voyageurs?

Le général CLARK: Nous espérons que la gare ouvrira ses portes vers la fin de 1966.

Le sénateur BOUFFARD: Pouvez-vous nous donner une idée du coût total de ces travaux de déplacement de lignes?

Le général CLARK: Le coût total?

Le sénateur BOUFFARD: Oui.

Le général CLARK: Il semble, monsieur le président que lorsque je donne des chiffres—j'en ai donné l'autre jour au sénateur Lambert et je regrette de dire que ce ne sont pas les chiffres que je vais maintenant donner. J'ai alors cité quelques chiffres, mais ceux-ci seront un peu plus élevés. Ils sont de l'ordre de 28 à 29 millions de dollars.

Le sénateur BOUFFARD: Comment ce montant sera-t-il partagé, par qui et dans quelle mesure?

Le général CLARK: Ce sont des dépenses qui seront faites par la C.C.N. pour fournir des chemins de fer avec une gare là où ils avaient une gare, un atelier là où ils avaient un atelier, unité pour unité ou commodité pour commodité. Voilà ce qui arrive. Nous nous sommes mis d'accord pour dire que lorsque ces lignes de chemin de fer ont été déplacées et où les chemins de fer avaient en usage un hangar de trains de marchandise, une rotonde ou un atelier de réparations, il serait juste et raisonnable, si nous les déplaçons, que nous construisions pour eux une nouvelle gare dans un nouvel endroit. Ainsi nous recevrons tout cela des chemins de fer, à la fois le terrain et les édifices, et nous leur fournissons la nouvelle gare. La Commission de la Capitale nationale recevra des chemins de fer (ce sont des chiffres approximatifs), environ 23 millions de dollars en terrains et en édifices. Il est vrai que nous allons démolir quelques-uns de ces édifices. L'évaluation est le coût d'amortissement des édifices que nous allons prendre. En fait nous déplaçons la plupart de ceux-ci, et alors il nous resterait quelques 450 acres de terrain très bon pour le réaménagement, une partie au cœur même de la ville.

Le sénateur BOUFFARD: Considérez-vous ces constructions de chemin de fer à leur valeur au livre?

Le général CLARK: Je répondrai à cela de la façon suivante, et si je suis dans l'erreur, je suis sûr que les compagnies de chemin de fer sauront me corriger. Quant aux édifices, c'était la valeur dépréciée des édifices. Généralement quant au terrain, il est de la valeur du marché. C'est la méthode générale.

Le sénateur ISNOR: En somme, cela coûte exactement 28 millions de dollars.

Le général CLARK: Non. Il est très difficile, à vrai dire, d'établir un bilan précis, parce que nous avons demandé de déplacer ces lignes. Nous expropriions des édifices et nous les démolissons. En toute justice, nous devons donner une nouvelle gare aux chemins de fer, s'ils en avaient déjà une. Si nous voulions utiliser l'édifice de la gare, nous pourrions l'utiliser ou le louer; mais si nous estimons qu'une partie de la ville, par exemple là où se trouve la gare Union, doit être réaménagée et que la centrale électrique de la gare et les vieilles voies d'évitement doivent être enlevées, nous envisagerions le coût de démolition et le réaménagement comme dans le cas d'un aménagement privé. Le plan total de déplacement nous coûte 28 ou 29 millions de dollars. D'autre part, nous tirons profit du terrain qui a une grande valeur.

Comme vous vous en souvenez, le Gouvernement nous a autorisés à exproprier du terrain dans la région de LeBreton Flats, et nous sommes actuellement à l'acheter pour pouvoir unifier un très grand secteur qui, nous l'espérons, répondra aux besoins en édifices du gouvernement pour une longue période de temps.

De la même façon, lorsque nous fournissons un droit de passage pour quelque chose comme le Queensway, nous indiquons cela comme étant une contribution financière à la valeur du marché. En d'autres mots, nous considérons cela comme partie de la contribution financière que nous apportons à

un projet. Nous possédons ces droits de passage, qui sont d'une grande valeur. Nous avons rendu possible la construction de ces nouvelles artères pour l'accroissement de la circulation, ce qu'il serait difficile à faire simplement en passant entre des maisons. Nous avons été chanceux en ce sens-là.

Le sénateur STAMBAUGH: Savez-vous dans combien de temps on construira une promenade jusqu'à l'aéroport?

Le général CLARK: Non, monsieur. Je ne pourrais que vous dire dans combien de temps j'espère en voir la construction. Nous faisons ces plans et la Commission doit les recommander au Gouvernement et au Conseil du Trésor. Nous entrons ces choses dans notre programme lorsque notre budget nous le permet. Nous sommes toujours très heureux de l'approbation de pareils projets.

Le sénateur STAMBAUGH: Vous n'en êtes pas rendus là encore?

Le général CLARK: Non, monsieur.

Le sénateur REID: Un certain comité de la Chambre des communes a fait enquête à ce sujet. Je voudrais savoir comment vous vous arrangez avec le conseil de ville au sujet du bill? Je suis vraiment sérieux; je me souviens du bill et nous avons parcouru toute la ville à cet égard.

Le général CLARK: Je suis de ces personnes chanceuses qui ne se permettent pas vraiment de mécontenter les gens. Je pense que je me tire assez bien d'affaire.

Le sénateur REID: Vous avez répondu assez brillamment à la question.

Le général CLARK: J'ai fait mon possible.

Le sénateur REID: Je suis encore à songer à l'expérience que vous avez eue, comparativement à celle que j'ai eue au sein du comité.

Le général CLARK: Nous croyons être en mesure de régler tous les problèmes. Certains d'entre eux prendront plus de temps que d'autres.

Le sénateur REID: Avez-vous obtenu de la coopération?

Le général CLARK: Je n'ai aucune plainte à formuler au sujet de la coopération que j'ai reçue de ceux avec qui j'ai eu affaire.

Le sénateur REID: Vous en avez besoin.

Le sénateur ISNOR: Je n'habite pas Ottawa et je ne suis pas aussi familier avec les environs que le sont le sénateur Lambert et les autres, mais je voudrais revenir sur un point que j'ai soulevé plus tôt, au sujet des voies ferrées de la rue Hurdman et de Riverside Drive. Vous m'avez dit qu'il y avait neuf passages à niveau. Il y a eu passablement d'aménagements dans cette partie de la ville, et je me demande si vous pourriez nous donner quelque chose de défini au sujet du déplacement de ces voies ferrées.

Le général CLARK: Au début le plan prévoyait de fait le déplacement de la subdivision de Beachburg, qui va de Vars au pont Hurdman, lorsque l'emplacement de la gare des chemins de fer était à Walkley. Cette voie ferrée serait inutile puisqu'elle entre directement à la gare depuis l'est et l'ouest. Mais quand on a décidé de rapprocher la gare de Hurdman, on a conservé cette ligne, parce qu'elle était utile pour une exploitation efficace des chemins de fer. Ceux-ci sont continuellement affectés par le facteur temps. Il semble que ceux qui voyagent par chemin de fer, comme par tout autre moyen d'ailleurs, aiment bien arriver rapidement à destination.

Le sénateur ISNOR: Est-ce que ce sont des voies du National-Canadien ou du Pacifique-Canadien?

Le sénateur CLARK: Ces voies (de Vars à Hurdman) sont la propriété des deux compagnies. Lorsque la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa sera formée, ce sera une compagnie, et les deux chemins de fer utiliseront ces lignes comme partie de la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa;

en d'autres mots, elles en seront copropriétaires. Les chemins de fer tenant d'obtenir des trains rapides pour Toronto, et ils doivent tenir compte de chaque mille en surplus. La solution à ce problème, c'est d'étager les voies là où il y a des rues très achalandées. Là où les rues sont achalandées, il faut étager les voies. Je ne puis en dire plus, parce que la Commission n'a pas à étager les voies ou à ordonner tel étagement, sauf là où on s'est entendu pour déplacer une ligne particulière. Cela ne fait pas partie de notre mandat.

Le sénateur ISNOR: Je me demande si ces représentants du National-Canadien ou du Pacifique-Canadien ne pourraient pas répondre à cette question, au sujet de l'avenir de ces passages à niveau.

Le PRÉSIDENT: Avant cela, y a-t-il d'autres questions à poser au général Clark? Je pense qu'il nous a donné une vue très complète de la situation.

Le sénateur DESSUREAULT: Au sujet de certains des édifices situés près de la présente gare Union, en avez-vous déjà expropriés quelques-uns?

Le général CLARK: Nous avons exproprié les édifices entourant la présente gare Union. Nous avons exproprié les édifices le long de la rue Rideau, à partir du côté est de la gare jusqu'à la petite rue Sussex et le long de celle-ci jusqu'à l'entrée latérale de la gare. Il s'agit d'édifices et aussi d'un hôtel adjacent à la gare. Ces édifices ont été expropriés il y a quelques années, et nous les louons actuellement.

Le PRÉSIDENT: S'il n'y a plus de questions à poser au général Clark, je pense représenter le Comité tout entier en le remerciant pour son exposé extrêmement intéressant et les détails qu'il nous a donnés. Je ne suis pas en mesure de dire actuellement si nous allons accepter son aimable invitation à un certain moment, mais nous la considérerons certainement.

Le général CLARK: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, je suis aussi à songer à ce que disait le sénateur Isnor il y a quelques instants. Il serait peut-être intéressant d'entendre l'opinion des chemins de fer au sujet de la présente gare, des lignes qui l'environnent, et de la façon dont on a l'intention de les exploiter. Je pense que cela pourrait répondre à votre question, sénateur Isnor.

Le sénateur ISNOR: Oui, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il un représentant des compagnies de chemin de fer qui puisse nous donner une idée générale de l'aspect de la nouvelle gare et des problèmes de son fonctionnement?

M. BURNS: Je pense que je puis le faire, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Oui, monsieur Burns?

M. BURNS: Monsieur le président, je pense qu'il serait bon de donner aux honorables sénateurs quelque explication de notre présent système, pour parler ensuite du nouveau fonctionnement, et je voudrais me tenir près de la carte pour pouvoir montrer ce que j'expliquerai. Présentement l'accès à l'est du National-Canadien se fait par la subdivision d'Alexandria et descend ensuite jusqu'à la gare Union. Notre ligne se termine à ce point, et nous devons faire retourner nos trains sur ce que nous appelons notre subdivision de Beachburg pour la sortie ouest de la ville. Conséquemment, il est nécessaire de tourner nos trains dans la région de Hurdman. Nous devons les retirer et les faire pénétrer sur la subdivision de Beachburg.

L'accès du Pacifique-Canadien vers la ville se fait par la subdivision de Montréal et Ottawa. Actuellement ils rejoignent le National-Canadien à Deep Cut et entrent dans la présente gare, et en ce qui concerne leur circulation de l'ouest, ils traversent le pont Alexandra, passent par Hull, reculent sur le pont Prince de Galles, et vont jusqu'à Bells Corners.

Le PRÉSIDENT: Ils ne sont pas obligés de reculer leurs trains de l'ouest, et vous devez le faire?

M. BURNS: Oui, en effet.

Quant aux autres trains du Pacifique-Canadien, l'accès de Toronto se fait par la subdivision de Prescott du Pacifique-Canadien, et ces trains doivent être tournés. Les trains de la rive nord ont accès par le pont Alexandra, et ils doivent être tournés.

Les trains de marchandises du National-Canadien opéraient autrefois par la subdivision de Renfrew et les cours de triage de la rue Bank. Encore là, toute la circulation des trains de marchandises a dû être renversée pour les amener sur la subdivision de Beachburg. Le général Clark vous a expliqué la circulation des trains de marchandises du Pacifique-Canadien; elle se concentre dans la région de la rue Broad.

Selon le nouveau plan envisagé par l'exploitation de la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa, les deux accès de l'est resteront les mêmes: la subdivision d'Alexandria pour le National-Canadien et celle de Montréal et Ottawa pour le Pacifique-Canadien. Les deux se joindront à ce que les cheminots connaissent sous le nom de Hawthorne Junction, au moyen d'une nouvelle ligne qui sera construite entre les deux subdivisions. Les deux passeront par la gare sans avoir à tourner et auront immédiatement accès à la subdivision de Beachburg où ils se sépareront à nouveau à Bells Corners pour rejoindre leurs lignes individuelles. Les deux chemins de fer traverseront ce secteur depuis Hawthorne jusqu'à Bells Corners sur une ligne commune, et la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa verra à son fonctionnement; c'est le bill que vous étudiez aujourd'hui.

Quant à la circulation des trains de marchandises sur les deux routes, la ligne de connexion entre Hawthorne sur la subdivision d'Alexandria du National-Canadien et un point sur la subdivision de Montréal et Ottawa, servira à conduire les trains de marchandises du Pacifique-Canadien dans les cours de triage des trains de marchandises de Walkley. L'accès du National-Canadien aux cours de Walkley se fera directement à partir de la subdivision d'Alexandria et la ligne de Walkley jusqu'aux cours de Walkley, puis par la sortie directe vers l'ouest.

Le PRÉSIDENT: Alors le Pacifique-Canadien se joindra à vous dans l'exploitation des cours de Walkley, n'est-ce pas?

M. BURNS: Oui, c'est exact; la future Compagnie de chemins de fer du terminus d'Ottawa s'en occupera.

Le PRÉSIDENT: Actuellement, seul le National-Canadien s'en occupe?

M. BURNS: Oui, actuellement seul le National-Canadien s'en occupe.

Pour résumer le tout, la circulation des voyageurs se fera par la gare, une ligne commune, et la circulation des trains de marchandises se fera sur une ligne commune, par Walkley. En d'autres mots, la circulation des trains de marchandises se fera dans le banlieue de la ville (évidemment, il s'agit de la circulation plus importante).

Le PRÉSIDENT: Dans le cas de la circulation des trains de voyageurs et de marchandises, ce sera un parcours direct sans qu'il y ait nécessité de revenir en arrière.

M. BURNS: Oui, c'est cela.

Pour répondre aux questions des honorables sénateurs, cette question est présentement à l'étude.

Le STÉNOGRAPHE: Pourriez-vous, s'il vous plaît, dire de quelle question il s'agit?

M. BURNS: Oui, la question de la subdivision de Beachburg, et l'élimination de passages à niveau comme ceux de la rue Springland et du Chemin Heron.

Le PRÉSIDENT: Le long de Riverside Drive?

M. BURNS: Cela engendrerait de sérieux problèmes pour les chemins de fer qui auraient à faire reculer des trains et les faire passer par les cours, et cela causerait un encombrement à ces endroits.

Le sénateur ISNOR: De ce que vous avez dit je conclurais que le déplacement de ces voies ferrées est improbable.

M. BURNS: Je partage cette opinion, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Pouvez-vous nous parler de l'aspect de la nouvelle gare, du nombre de voies ferrées et de ce genre de choses.

M. BURNS: La nouvelle gare comptera un total de huit voies ferrées, pour le garage et la circulation, comme on les conçoit dans les chemins de fer. Pour la circulation, quatre voies seront requises, et les quatre autres pour le matériel immobile et le matériel de transfert (à savoir les wagons qui arrivent le matin et ne partent le soir). Les deux voies centrales, qui pourraient être communément appelées les voies transcontinentales, pourront accommoder en bordure du quai des trains pouvant compter jusqu'à 24 voitures. L'accès des voyageurs vers les voies se fera sous terre, comme c'est le cas dans d'autres gares telles qu'à Toronto et à Montréal. Les voyageurs n'auront aucune voie ferrée à traverser.

Maintenant l'édifice lui-même. Au devant de l'édifice se trouvera une rotonde principale. La grandeur équivaudra à celle des deux rotondes dans la présente gare. A gauche de la rotonde principale, on trouvera différents services, comme celui des baggages, le chef de gare, les casiers. A droite de la rotonde principale, on y trouvera les toilettes, pour hommes et pour femmes, des boutiques, le restaurant, la salle à dîner. Les guichets pour les deux chemins de fer formeront un cercle au milieu de la rotonde de telle sorte que la circulation depuis la porte centrale sera continue jusqu'au guichet et plus loin jusqu'aux trains.

On aménagera quatre voies pour les automobiles devant la gare, et la circulation se fera en sens unique.

Aussitôt après avoir passé devant l'entrée principale de la gare, l'automobiliste pourra aller directement au stationnement ou sortir pour rejoindre la circulation du Queensway.

Le PRÉSIDENT: Le manque d'espace de stationnement constitue un des problèmes de la présente gare. Avez-vous prévu amplement d'espace pour la nouvelle?

M. BURNS: Selon le plan immédiat, il y a place pour 160 voitures. De plus l'aménagement et le travail souterrain, tel que le drainage, sont incorporés dans des secteurs adjacents pour augmenter la capacité à 320 automobiles, avec 160 de chaque côté de la gare.

Le sénateur LAMBERT: L'entrée des trains en gare se fera-t-elle parallèlement aux quais? Ce fut là la faiblesse de la gare de Toronto pendant plusieurs années.

M. BURNS: Les trains entrèrent parallèlement aux quais.

Le sénateur LAMBERT: Ca ne se fera pas comme à la gare de Montréal, où les trains entrent au bout des quais?

M. BURNS: Il y a certaines voies à Montréal... bien, je ne sais pas au juste de quelle gare vous parlez.

Le sénateur LAMBERT: De la gare Windsor.

M. BURNS: Non, c'est ce que nous appelons une gare à tête de bielle, où les voies ferrées ne traversent pas. Cette nouvelle gare nous permettra toute opération de réseau.

Le sénateur PEARSON: Vos hangars de marchandises sont en haut à côté de la gare.

M. BURNS: Actuellement ils sont situés dans cette région au coin de la promenade Alta Vista et de l'avenue Terminal.

Le sénateur PEARSON: Combien y aura-t-il de quais pour les trains de marchandises?

M. BURNS: Ce sera une opération complètement séparée, et ce sera le même quai que nous avons présentement; les opérations du Pacifique-Canadien auront lieu sur la voie suivante, mais séparées de la circulation des voyageurs.

Le PRÉSIDENT: A partir du sud, il y aura tout d'abord votre gare pour le terminus des trains de marchandises, puis la gare des trains de marchandises du Pacifique-Canadien, et enfin la gare Union?

M. BURNS: La première sera celle du Pacifique-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Elles seront au sud de vous?

M. BURNS: Oui, immédiatement au sud, puis les opérations des trains de marchandises du National-Canadien, et enfin la nouvelle gare.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à M. Burns?

M. Miller aurait-il quelque chose à ajouter, au sujet du Pacifique-Canadien?

Messieurs, êtes-vous tous deux parfaitement satisfaits, du point de vue des chemins de fer, du projet et de l'opération proposés?

M. MILLER: Nous avons collaboré étroitement à dresser sur les plans le dessin de la gare et des manœuvres à exécuter. L'explication que M. Burns vous a donnée quant à la représentation de la gare s'avère assez adéquate, mais je serais heureux de répondre à toute question que vous voudriez me poser.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Burns.

Messieurs, nous avons eu suffisamment de témoignages quant à l'emplacement physique et à la représentation de tout ce projet, ou voulez-vous peut-être entendre d'autres témoignages?

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Ai-je bien compris qu'il y avait des camionneurs ici?

Le PRÉSIDENT: J'avais justement l'intention de les appeler maintenant. Avant de considérer le bill lui-même, nous pourrions peut-être écouter M. Julian Gazdik, le représentant de l'Association canadienne des camionneurs, si les honorables membres le veulent bien. Est-ce que cela agrée au Comité?

Les honorables SÉNATEURS: (*Assentiment*).

Le PRÉSIDENT: M. Gazdik est conseiller pour l'Association canadienne des camionneurs.

J'espère, monsieur Gazdik, que vous n'avez pas l'intention de lire tous les volumes que vous avez avec vous?

M. Julian Gazdik, Conseiller juridique, Association canadienne des camionneurs: Monsieur le président, je n'ai pas l'intention de vous effrayer avec tous ces volumes, mais je les garde à portée de la main pour répondre aux questions.

Monsieur le président, je vous remercie pour l'occasion offerte à l'Association canadienne des camionneurs d'exprimer son point de vue.

Ce que j'ai entendu ce matin me remplit d'une certaine admiration pour le magnifique plan qui a été présenté sous une forme matérielle, devant vous. Après avoir vu ce magnifique plan, je regrette jusqu'à un certain point d'être obligé d'attirer votre attention sur quelques problèmes juridiques et techniques que l'Association des camionneurs croit devoir être étudiés en même temps que le nouveau plan. Je dois m'en tenir particulièrement à trois paragraphes de ce nouveau bill que vous avez devant vous. Ce sont les paragraphes suivants: celui qui traite de l'entreprise elle-même; le deuxième est le paragraphe 10 g) qui est intitulé «Service de transport»; enfin, le troisième, c'est le paragraphe 19 qui stipule que, «les travaux et l'entreprise de la Compagnie sont par les présentes déclarés être des travaux à l'avantage général du Canada?»

Si l'on revient au paragraphe 9, on peut lire:

1) La Compagnie peut acquérir, construire et exploiter un chemin de fer et les installations connexes, dans la cité d'Ottawa ou ses environs, en vue d'établir un terminus de transport.

Puis-je attirer votre attention sur les termes «terminus de transport»? Il ne s'agit pas ici d'un terminus de chemin de fer; il s'agit d'un terminus de transport, un terminus qui s'occupe probablement d'autres questions que la circulation des chemins de fer. Je pense qu'en ce sens-là, c'est une extension considérable de l'exploitation de la présente gare Union, ou des questions des opérations de tous les dépôts de trains de marchandises que les chemins de fer Nationaux du Canada ou le chemin de fer Canadien du Pacifique utilisent dans la ville d'Ottawa.

Le sénateur ISNOR: En dehors de la ville d'Ottawa; vous songez au transport et au camionnage des marchandises?

M. GAZDIK: Oui, je ne pense pas seulement qu'il y ait à ce stage-ci d'autres exploitations que l'on pourrait qualifier de terminus de transport. Je pense qu'il n'y a pas encore de terminus de ce genre. Peut-être a-t-on déjà songé antérieurement à réaliser de telles créations, mais il n'en existe encore aucune. Au moins, pas à ma connaissance, il n'y a pas de terminus de transport, parce qu'il ne peut pas y en avoir. L'objet des chemins de fer et de leurs opérations ne vise qu'à l'exploitation des chemins de fer. Lorsqu'ils s'écartent des opérations de chemin de fer, il leur faut une autorité spécifique, et je pense que l'autorité invoquée par les chemins de fer Nationaux du Canada se trouve dans la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada.

Selon cette Loi, les chemins de fer Nationaux du Canada n'ont le droit d'exploiter que des services de camionnage, et j'utilise spécifiquement le terme «services de camionnage», de concert avec l'un ou en substitution des services de chemin de fer que la Compagnie exploite.

Maintenant, comment les chemins de fer Nationaux du Canada peuvent-ils, quand ils ne peuvent pas eux-même faire du camionnage en général, se joindre à une entreprise qui est entièrement provinciale, si je puis dire, soit les facilités générales de transport, et qui n'est même pas demandé dans le mémoire de convention annexé à ce bill? Le mémoire prévoit un terminus déterminé de chemin de fer, pour la création d'un terminus de chemin de fer. Elle ne prévoit pas un terminus qui répondra à tous les besoins de transport, indépendamment du fait que cela n'a rien à faire avec les chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Gazdik, je peux prévoir la possibilité qu'à un date ultérieure, les compagnies de chemins de fer et de camionnage désirent se rencontrer et profiter mutuellement des commodités de ce nouveau terminus. Ne serait-il pas possible de prévoir une telle possibilité?

M. GAZDIK: Je crois que cela peut se produire dans l'avenir.

Le PRÉSIDENT: Alors ne pourrions-nous pas conserver le mot «transport» ici?

M. GAZDIK: Peut-être, comme je le dis, serait-il souhaitable d'avoir une pareille installation. Cependant, mon opinion, et ce n'est purement qu'un point de droit, est que lorsque les chemins de fer Nationaux du Canada ne peuvent eux-mêmes faire ces choses, je ne pense pas qu'ils puissent le faire directement par la constitution en corporation d'une autre compagnie, et que ce soit cette autre compagnie qui soit incorporée.

Les chemins de fer Nationaux du Canada jouissent de certaines facilités pour exploiter un certain type de service de camionnage. Ainsi l'apport de ce service serait bien meilleur. Je dirais qu'un monopole, si je puis employer ce mot, serait créé sous la surveillance et le contrôle des chemins de fer Nationaux du Canada et du chemin de fer Canadien du Pacifique. S'il est souhaitable de

créer un tel monopole, c'est une question que le Parlement peut sans aucun doute régler; mais avant que le Parlement le fasse, je pense que l'on doit attirer son attention sur la question. C'est là vraiment le point que je veux souligner.

Le PRÉSIDENT: M. Gazdik, en lisant l'article 9 et les mots «terminus de transport» de concert avec l'alinéa g) de l'article 10, qui donne à cette compagnie de terminus le droit aux services de camionnage et ainsi de suite, n'est-ce pas vrai que les chemins de fer Nationaux du Canada et le chemin de fer Canadien du Pacifique s'engagent eux-mêmes dans un certain service de camionnage; et en constatant qu'ils s'unissent dans cette nouvelle compagnie de chemin de fer terminus, le but n'est-il pas simplement de permettre à la nouvelle compagnie de terminus, pour autant qu'elle représente les deux compagnies de chemin de fer, de continuer à faire ce que les compagnies de chemin de fer font elles-mêmes présentement?

M. GAZDIK: Je pense que ce que vous dites est vrai, monsieur le président. Le National-Canadien et le Pacifique-Canadien font actuellement certaines opérations de camionnage. Ils sont cependant limités en ce qui concerne le National-Canadien.

Le sénateur BOUFFARD: Je pense que les chemins de fer Nationaux du Canada ont une compagnie qui se spécialise dans les services de camionnage et d'autobus, et qu'ils exploitent présentement un assez grand nombre de lignes d'autobus sous régie de cette compagnie.

M. GAZDIK: Je répondrai de la façon suivante, monsieur le président. Je pense qu'il est juste encore une fois que les chemins de fer Nationaux du Canada aient la *Canadian National Transportation Limited*, qui, à son tour, possède un certain nombre de compagnies de camionnage. Je soutiens, au nom de l'Association des camionneurs, qu'aussi longtemps que ces compagnies n'opèrent pas de concert avec les opérations de chemin de fer ou pour les remplacer, de telles opérations sont illégales aux termes de la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada.

Le sénateur BOUFFARD: Est-ce que la plupart d'entre elles ne sont pas des compagnies provinciales?

M. GAZDIK: Même si ce sont des compagnies provinciales, il y a application du principe qui dit que ce que vous ne pouvez faire directement selon la loi, vous ne pouvez le faire indirectement.

Le sénateur BOUFFARD: Cela voudrait dire que le National-Canadien ou le Pacifique-Canadien n'ont aucun droit d'avoir des parts dans une compagnie provinciale qui s'occupe de camionnage?

M. GAZDIK: Pas tout à fait, monsieur, je pense que vous allez un peu plus loin que je ne le voudrais moi-même. Je pense que nous devons faire une distinction entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Le chemin de fer Canadien du Pacifique est institué, je pense, par lettres patentes, et il a beaucoup plus de pouvoir que les chemins de fer Nationaux du Canada, qui se voient soumis à une seule loi, celle des chemins de fer Nationaux du Canada; et cette loi a prescrit des fonctions très considérables. Par exemple, la compagnie régit des hôtels, des navires et ainsi de suite, sans avoir recours au Parlement. Le Parlement a contourné très prudemment les opérations de camionnage des chemins de fer Nationaux du Canada, qui devaient se faire seulement de concert avec l'exploitation de leurs chemins de fer ou comme remplacement. Alors, en ce qui concerne les chemins de fer Nationaux du Canada, nous soutenons que ses fonctions sont délimitées par la loi. Plus tard, directement ou indirectement, il serait plutôt enfantin de dire aux chemins de fer Nationaux du Canada: «Vous ne pouvez pas le faire, mais si vous constituez une autre compagnie, cette dernière pourra le faire, et si vous dirigez cette autre compagnie comme un de vos propres services, vous êtes libres de le faire.» Sûrement personne ne pouvait avoir fait pareil raisonnement.

Le sénateur BOUFFARD: Iriez-vous jusqu'à dire que les chemins de fer Nationaux du Canada n'ont pas le droit de constituer une compagnie provinciale et de posséder des parts, compagnie provinciale qui ferait tout ce que sa charte l'autorise à faire?

M. GAZDIK: Tout ce que sa charte comporte est ceci: les chemins de fer Nationaux du Canada ne peuvent pas contrôler cette compagnie à moins que celle-ci ne se conforme à la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada. Si vous l'interprétez autrement, alors là, le résultat est sûrement que la clause de la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada touchant l'usage connexe n'a plus aucune signification.

Le sénateur BOUFFARD: Ils font certainement cela depuis plusieurs années, et personne n'a jamais pensé que l'on était pour disputer ce point en droit. Cela n'a jamais été soumis au Parlement pour autant que je sache.

M. GAZDIK: Si je puis dire, il y a actuellement une instance à la Cour supérieure de la province de Québec. Le but de la poursuite est d'établir que l'exploitation de *Canadian Transportation Limited* par la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, en autant qu'elle exploite indirectement des services de camionnage qui ne se rattachent pas aux services de chemin de fer, est illégale. La poursuite a débuté il y a deux ans. Le même point a été déclaré illégal devant la Commission des transports dans la province de Québec, qui a une cause en instance sous forme de proposition, sur laquelle on n'a pas encore rendu de décision.

Le PRÉSIDENT: Je me demande si je vous comprends bien, monsieur Gazdik. Vous dites que le National-Canadien est limité dans ses opérations de camionnage, par sa charte de constitution. Diriez-vous que le Pacifique-Canadien ne l'est pas?

M. GAZDIK: Je crains que ce soit là une conséquence singulière de la loi.

Le PRÉSIDENT: Bien, c'est la situation actuelle. Le Pacifique-Canadien n'est pas limité, et vous dites que le National-Canadien l'est. Ce dont vous avez peur, c'est qu'en attribuant à cette Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa les pouvoirs généraux de l'alinéa g) permettant d'établir des effectifs de camionnage, nous étendrions ces pouvoirs au National-Canadien?

M. GAZDIK: C'est à peu près cela.

Le PRÉSIDENT: Mais d'un autre côté, vous n'étendriez pas ces pouvoirs au Pacifique-Canadien.

M. GAZDIK: C'est absolument exact, monsieur. Si le Pacifique-Canadien accepte de faire affaire avec le National-Canadien, je pense que le Pacifique-Canadien devra en subir les conséquences, et je pense que le National-Canadien ne peut pas aller plus loin.

Le PRÉSIDENT: Cela dépend de la décision du Parlement?

M. GAZDIK: C'est ce que je propose.

Le sénateur BOUFFARD: Il s'agit d'une extension à la seule ville d'Ottawa et ses environs; ce serait limité à cela?

M. GAZDIK: Je comprends et j'y ai beaucoup songé. Je ne sais pas trop si l'on pourrait conclure de cette façon d'après le libellé. Si cela n'était que pour la ville d'Ottawa, peut-être que le point que je soulève serait de peu d'envergure et ne devrait pas être considéré.

Le PRÉSIDENT: Je ne vois pas comment cela pourrait donner à cette nouvelle compagnie le droit d'exploiter des services de camionnage entre Ottawa et Toronto: vous, sénateur Bouffard, le voyez-vous?

Le sénateur BOUFFARD: Je ne le pense pas.

Le PRÉSIDENT: Je vois votre point.

M. GAZDIK: Si vous prenez l'article 10 du bill, vous lirez:

Aux fins de son entreprise, la Compagnie peut, en conformité et sous réserve des dispositions de la Loi sur les chemins de fer,...

Le PRÉSIDENT: Oui, «aux fins de son entreprise;» et l'article 9 est intitulé «Nature de l'entreprise», et se lit:

1. La Compagnie peut acquérir, construire et exploiter un chemin de fer et les installations connexes, dans la cité d'Ottawa ou ses environs, en vue d'établir un terminus de transport.

J'interpréteraîs cela en disant qu'en ce qui concerne le pouvoir de camionnage, il s'agit simplement du droit d'exploiter des camions dans la ville d'Ottawa et les environs.

Le sénateur BOUFFARD: Il serait peut-être bon de clarifier l'article 10 g), et de dire «Dans la ville d'Ottawa et les environs». L'article 10 g) ne fixe aucune limite.

Le PRÉSIDENT: Sauf la limitation de la nature de l'entreprise, dans l'article 10.

M. GAZDIK: Monsieur le président, je vous suis très reconnaissant d'avoir soulevé ce point, parce que j'ai omis de mentionner l'interprétation que je donne à l'article 9. Dans cet article, l'entreprise comprend vraiment deux parties. La première partie de la nature de l'entreprise concerne l'exploitation d'un chemin de fer, et puis on va un peu plus loin pour dire, «en vue d'établir un terminus de transport». Bien, la nature de l'entreprise est donc d'exploiter ou de fournir un terminus de transport. Si vous interprétez la nature de l'entreprise en ce sens-là, l'article devient alors beaucoup plus large. Il y a juste deux parties, et le terme «terminus de transport» dont j'ai parlé plus tôt est une expression si large, qu'à mon avis, il implique séparation et addition à l'exploitation du chemin de fer, qui à son tour est stipulé comme étant une des entreprises.

Le sénateur STAMBAUGH: L'article 10, qui prévoit que la compagnie est assujétie aux dispositions de la Loi sur les chemins de fer ne comprend-elle pas ce point-là?

M. GAZDIK: Non, je regrette. La Loi sur les chemins de fer réglemente uniquement l'exploitation des chemins de fer, et ne réglemente en aucune façon ce que l'on entend par l'expression bizarre «terminus de transport». La Loi sur les chemins de fer ne s'y applique pas. Et je ne pense pas non plus qu'elle s'applique à aucune des opérations prévues par l'article 10 g), à savoir l'exploitation de services d'autobus et de camionnage. Nous avons déjà des causes qui décident de ce point à la Cour suprême du Canada. Il est très clair, je pense, que tel est exactement le résultat. Quant à l'exploitation d'un service de camionnage, cela demeure sans aucun contrôle. Il n'y a pas d'autorité provinciale qui puisse contrôler l'exploitation du service de camionnage, ni d'autorité fédérale qui puisse contrôler l'exploitation du service de camionnage de la nouvelle compagnie. Cela se range dans deux domaines. A notre avis, il n'est pas dans l'intérêt public ni sans l'intérêt de l'expéditeur, et cela crée un traitement de préférence à l'égard de cette nouvelle compagnie, comparativement à d'autres compagnies soumises au contrôle provincial, en tant que compagnies de camionnage.

Le sénateur BOUFFARD: Il n'y a rien qui stipule que la Compagnie du terminus relèvera plus de la juridiction de la province ou de la juridiction de la Commission des chemins de fer, de telle sorte que personne n'aura juridiction sur le chemin de fer du terminus, s'il exploite des services de camions ou d'autobus.

M. GAZDIK: C'est exact.

Le sénateur BOUFFARD: C'est le cas des chemins de fer du Québec.

M. GAZDIK: En effet, j'ai cité ici le cas des chemins de fer du Québec.

L'autre point est celui-ci. Il n'y a aucun endroit où nous pourrions constater la commodité et la nécessité de la chose pour le public. Nous devons

venir ici au Parlement. C'est là la dernière étape où nous pouvons dire que ce service est inutile et cela pour deux raisons. Premièrement, il y a suffisamment de services de camionnage sous contrôle provincial. Encore une fois, je ne parle que de services de camionnage, mais je pense également que l'on pourrait inclure les autobus, les taxis et les autres moyens de transports, qui sont sous l'autorité provinciale et qui assurent ces services. Il n'y a aucune raison d'affirmer que ces services devraient être fournis conjointement par le Pacifique-Canadien et le National-Canadien, dans cette nouvelle entreprise. Il n'y a rien qui justifierait cela.

Deuxièmement, il n'y a rien qui justifie cela dans l'entente. Si vous prenez la copie du mémoire de l'entente—et j'en ai parcouru presque tous les alinéas—vous remarquerez qu'il n'y a là aucune exigence, pour mettre à exécution l'objet de l'entente, d'exploiter des services de camions, d'autobus, ou même de tout autre moyen de transport, où que ce soit.

S'il n'y a aucune exigence, pourquoi cette compagnie exploiterait-elle tout à coup des services de camionnage, sans aucune restriction? Avant que le Parlement ne décrète une loi aussi dure, il lui faudrait quelques bonnes raisons. Il n'y en a pas, ni dans l'annexe, ni par une pénurie de services de camionnage. Je n'ai entendu aucune plainte à l'effet que ces camionneurs ne puissent pas répondre aux besoins d'Ottawa. Pour cette raison, ni qu'il y a eu augmentation du trafic. Alors cela ne ferait que donner à la nouvelle compagnie un nouveau droit d'entreprendre cette affaire, sans aucun contrôle.

Le PRÉSIDENT: Si l'on mettait au début du sous-alinéa g) quelque chose comme ceci: «sous réserve des dispositions de toute loi provinciale régissant le transport par camions, autobus, voitures ou autres véhicules routiers», est-ce que cela vous satisferait?

M. GAZDIK: Monsieur le président, je regrette de vous dire que ce serait inutile, parce qu'il n'y aurait aucune loi provinciale qui régirait cela. Il n'y aurait pas de loi provinciale, ni de loi fédérale.

Le PRÉSIDENT: Si nous disions «la loi provinciale s'appliquerait», elle s'appliquerait.

M. GAZDIK: Est-ce que ce ne serait pas antistatutaire?

Le sénateur BOUFFARD: La seule chose qui puisse se produire, c'est que cette législation pourrait indiquer que la commission ou une autorité provinciale aurait le droit d'examiner l'exploitation de cette nouvelle compagnie.

M. GAZDIK: C'est tout ce que ça ferait, mais vous introduiriez la possibilité d'une compagnie fédérale, la possibilité de faire du camionnage et les commerces semblables, ce que présentement ils n'ont pas. Même si vous le dites dans le bill, je ne crois pas que la commission provinciale accepterait la juridiction, parce que je ne pense pas qu'elle ait le droit d'accepter juridiction sur l'exploitation de cette compagnie de chemin de fer.

Le sénateur PEARSON: Cette compagnie de chemin de fer ne relève pas du tout de la Commission des chemins de fer?

Le sénateur BOUFFARD: Cela relève entièrement de la Commission des chemins de fer, mais cette commission n'a, dans sa charte, aucun pouvoir concernant les camions ou les autobus. Il est déjà stipulé que la Commission des chemins de fer n'a aucunement le droit de réglementer les opérations de camions et d'autobus, que ce soit par une compagnie fédérale ou provinciale, mais surtout par une compagnie fédérale. On a décidé dans le cas des chemins de fer du Québec que ni la commission provinciale ni la commission des chemins de fer n'avaient juridiction pour contrôler et réglementer l'exploitation de services d'autobus et de camions.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous fait l'exposé de vos vœux?

M. GAZDIK: Notre vœu est que l'alinéa g) soit supprimé. C'est ce que nous demandons pour les raisons que nous avons exposées.

D'autre part, l'on pourrait peut-être traiter de cette question de la même façon que dans l'article 10 f) qui concerne les compagnies de télécommunications, de télégraphe et de téléphone. Il n'y aurait pas de difficultés si le National-Canadien ou cette nouvelle compagnie désiraient formuler une entente au sujet des compagnies d'autobus, de camions et de taxis. Cela serait sûrement possible. Je pense qu'ils ont envisagé la possibilité en ce qui concerne les compagnies de télégraphe et de téléphone, et je pense que l'on pourrait régler le problème exactement de la même façon. Je pense qu'il n'y aurait alors plus de problème, plus de question de juridiction et le problème serait résolu.

Le sénateur BOUFFARD: Je ne suis pas si sûr que cela. Selon la Loi sur les chemins de fer, le Pacifique-Canadien et le National-Canadien ont le droit d'exploiter le téléphone dans leurs propres exploitations, sous réserve de la juridiction de la Commission des chemins de fer.

M. GAZDIK: C'est exact, mais s'ils le font, la compagnie avec laquelle ils ont affaire ne serait pas une compagnie du Pacifique-Canadien, mais une compagnie déjà placée sous juridiction provinciale. Rien ne les empêche de s'occuper de ce trafic qui doit apparemment être transporté de la gare ou du terminus que l'on va établir. Voilà une façon d'aborder le problème.

Même si cela n'était pas possible, notre troisième vœu en ce qui concerne cet alinéa, est que les mots restrictifs «de concert avec» ou «en substitution de» soient au moins insérés de la même manière que le sont ces expressions de l'Article 27 de la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada. Nous ne croyons pas que ce soit là une solution parfaitement satisfaisante, mais je pense que cela sauverait jusqu'à un certain point la situation.

Le PRÉSIDENT: Quels étaient les termes que vous suggériez?

M. GAZDIK: Il s'agissait de «de concert avec» ou «en substitution des», services de chemins de fer sous le contrôle de la compagnie. Je ne voudrais pas dire que cette dernière solution ne serait pas satisfaisante, d'un point de vue purement légal. C'est la même chose ou du moins une chose très semblable que nous trouvons dans la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada, mais on pourrait y apporter quelques objections d'ordre constitutionnel.

Monsieur le président, puis-je passer maintenant au tout dernier alinéa auquel nous faisons objection. Il s'agit de l'article 19. Si l'article 10 g) était supprimé, nous n'aurions alors rien à suggérer pour l'article 19. D'autre part, si l'on conserve le paragraphe 10 g), nous croyons alors que le paragraphe 19 devrait être changé pour qu'il soit conforme à l'article 18, paragraphe 3 de la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada.

Ceci nous amène encore au problème épineux qui consiste à déterminer ce qui est de la juridiction provinciale et ce qui est fédéral. C'était en 1955, lorsque l'on a passé la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada, alors que l'on a discuté de la question pendant des jours et des jours, et je n'ai pas l'intention de vous ennuyer avec ce débat. L'article en question visait cet article-ci, qui est substantiellement le même que l'article 19:

L'expression «chemin de fer et autres moyens de transport» n'inclut aucun ouvrage exploité sous l'autorité de l'article 27.

Nous aimerions dire une chose, soit que l'on fasse une exception dans l'article 19 en ce qui concerne les travaux entreprise sous 10 g), afin que nous protégions, au moins dans la mesure du possible, l'aspect provincial de l'exploitation de camionnage sous 10 g).

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Gazdik. Y a-t-il des questions?

M. Gazdik a soulevé une question d'ordre juridique. Monsieur MacDougall, Conseiller du National-Canadien, avez-vous quelque chose à dire?

M. Graham MacDougall, Conseiller juridique, chemins de fer Nationaux du Canada: Oui, si vous me le permettez. Monsieur le président et honorables sénateurs, on ne m'avait pas prévenu de la présence ici ce matin de M. Gazdik, et des questions qu'il soulèverait. Cependant, le National-Canadien a eu un préavis suffisant sur le fait que les questions légales dont il a parlé aujourd'hui avaient été soumises aux tribunaux de la province de Québec depuis assez longtemps, voire même quelques années.

Je dirais tout d'abord, en ce qui concerne les points juridiques et les objections qu'il a soulevés au sujet du bill, que nous, du National-Canadien, ne sommes pas du tout d'accord avec la position prise par M. Gazdik. Nous avons pris une position totalement opposée à la sienne. L'affaire est actuellement devant les tribunaux du Québec et elle n'est pas encore jugée. Je ne tenterai pas maintenant d'expliquer les raisons légales pour lesquelles nous sommes opposés à la thèse soutenue ici par M. Gazdik quant aux pouvoirs dont dispose le National-Canadien d'exploiter des filiales, des camions et ainsi de suite. Cette question est en instance de cour, et il serait présomptueux de ma part de tenter de donner une argumentation juridique détaillée contraire aux vues de M. Gazdik.

Je pense qu'il suffira aux honorables sénateurs de savoir que les points qu'il a soulevés sont des points litigieux en ce qui touche à la position légale des parties en cause et ce sont des points qui ont été placés devant les tribunaux comme il se doit. Les tribunaux s'en occuperont jusqu'à la décision finale, et lorsque les tribunaux prendront une décision au sujet des propositions faites par M. Gazdik, cette décision régira les opérations du National-Canadien et déterminera la position de l'Association canadienne des camionneurs.

Le sénateur BOUFFARD: A moins qu'on n'étende ce bill pour le doter de nouveaux pouvoirs.

M. MACDOUGALL: Le Parlement du Canada peut toujours donner de tels pouvoirs, s'il le veut bien. Sur ce point-là, je m'adresserais non pas au National-Canadien ni au Pacifique-Canadien comme tels, mais avec la nouvelle compagnie du terminus qui sera instituée pour réaliser les plans ferroviaires de la C.C.N. Comme vous le dites, le Parlement peut facilement donner ou refuser de tels pouvoirs, s'il le désire, maintenant ou dans le futur. Les valeurs de la compagnie, comme le mentionne le bill, seront de 50-50 du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, mais ses pouvoirs seront exercés par la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa, comme personne morale elle-même, et son but est de servir la compagnie de chemins de fer du terminus ici dans la ville d'Ottawa.

M. Gazdik a demandé pourquoi on appelait cela un terminus de transport. On a beaucoup réfléchi sur cette terminologie dans la rédaction du bill. Comme vous l'avez souligné vous-même, monsieur le président, l'entreprise, à l'article 9 du bill, est clairement indiquée comme étant une entreprise visant à constituer en corporation une compagnie qui acquerra, construira et exploitera un chemin de fer et des installations connexes dans la cité d'Ottawa ou ses environs dans un but déterminé. Si nous avons constitué en corporation, ou tenté de constituer en corporation une compagnie de chemin de fer de terminus, je dirais que cette compagnie s'en tiendrait uniquement à la circulation des voitures de chemin de fer sur les voies ferrées, aiguillant les wagons d'une voie ferrée à l'autre et faisant exécuter des manœuvres dans les cours de triage. On estimait que pour un projet tel que le plan de la C.C.N., constituer une compagnie avec un pouvoir si limité qu'elle ne puisse exploiter que des manœuvres de terminus ferroviaire ne fournirait pas la coordination du transport dans un terminus de transport comme celui dont on a besoin ici à Ottawa. Comme les honorables sénateurs le savent, il y a eu au cours des dernières

années beaucoup de raccordements entre les exploitations routières et ferroviaires. Vous verrez d'après son exposé que M. Gazdik, de l'Association canadienne des camionneurs, désire évidemment conserver le camionnage pour les camionneurs, et voir les compagnies de chemin de fer ne s'occuper que de l'exploitation des chemins de fer. Mais les deux compagnies de chemin de fer ont manifesté clairement qu'elles sont dans le commerce des transports et lorsque nous avons besoin de camionnage auxiliaire aux opérations de chemin de fer, nous fournissons ce service conformément aux pouvoirs que nous possédons valablement, et en d'autres occasions par entente avec les camionneurs locaux. On pense généralement qu'il y aura dans la ville d'Ottawa une liaison plus étroite entre les exploitations de chemins de fer, les transports routiers et les lignes aériennes, ainsi que les opérations par tout autre moyen de transport. On estime logiquement que cette compagnie en particulier devrait disposer des pouvoirs nécessaires et être désignée comme un terminus de transport, afin que tous ces aspects différents du transport puissent fonctionner, utiliser le terminus, et elle aurait les pouvoirs nécessaires pour fournir l'espace et les facilités pour la coordination et le raccord de différents genres d'opérations. Cela est particulièrement important en ce qui concerne les petits colis, notamment les messageries et les lots brisés. Certains iront par air et par rail, d'autres par route et par rail, et nous pourrions voir beaucoup de trafic entrant et sortant à ce terminus. Si cette compagnie ne s'en tenait qu'aux opérations de chemin de fer de terminus, elle se verrait démunie des pouvoirs nécessaires pour répondre à tout le transport requis.

Le sénateur BOUFFARD: Seriez-vous satisfait si nous limitions le trafic aux camions et aux autobus dans la ville d'Ottawa et ses environs?

M. MACDOUGALL: Le bill ne prévoit pas plus que cela.

Le PRÉSIDENT: Je ne pense pas que vous puissiez le faire d'après ce projet de loi.

M. MACDOUGALL: L'engagement consiste à acquérir, construire et exploiter un chemin de fer et des installations connexes dans la ville d'Ottawa et ses environs, afin de fournir un terminus de transport, en vertu de l'article 9. Cet article 9 et l'article 10 a) à g) déterminent les pouvoirs spécifiques, et l'alinéa g) traite du pouvoir d'établir et d'exploiter un service pour la livraison et le transport des marchandises et des passagers. Je dirais que la seule interprétation raisonnable que l'on puisse donner à l'alinéa g), c'est que cette exploitation de camions, d'autobus, de taxis et d'autres commodités qui pourraient bien inclure éventuellement l'exploitation d'un service d'avions, un monorail et des hélicoptères (toute facilité dont on a besoin pour transporter la marchandise et les passagers du terminus jusqu'au centre de la ville d'Ottawa ou de quelque autre point), devrait être faite de concert avec cette entreprise.

Le PRÉSIDENT: C'est l'idée qui m'est venu à l'esprit lorsque vous discutiez des termes «terminus de transport». Cela peut inclure un garage d'hélicoptères à côté de la gare.

M. MACDOUGALL: Oui, cela peut inclure le «hovercraft». C'est ce que nous prévoyons pour la ville d'Ottawa dans les prochaines 50 ou 75 années, et nous pensons qu'il ne serait pas convenable de restreindre la chose à une exploitation strictement de terminus de chemin de fer.

Le sénateur BOUFFARD: Seriez-vous satisfait si nous limitions l'exploitation aux camions et aux autobus dans la ville d'Ottawa et ses environs?

M. MACDOUGALL: Je pense que c'est limité de cette façon présentement.

Le sénateur BOUFFARD: Supposons que ce ne le soit pas?

M. MACDOUGALL: Je dirais que c'est là le seul pouvoir attribué à la Compagnie de terminus actuellement.

Le PRÉSIDENT: Je préfère plutôt la troisième suggestion qu'a faite M. Gazdik, c'est-à-dire d'insérer dans g) «de concert avec les services de chemins de fer sous le contrôle de la compagnie». Je ne pense pas que ce soit strictement nécessaire.

M. MACDOUGALL: Je ferais remarquer que les termes employés par M. Gazdik au sujet de l'article 27 de la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada sont des termes qu'on utilise dans le cas soumis aux tribunaux du Québec, pour dire que le pouvoir du National-Canadien d'exploiter des véhicules de grande route est restreint; les termes «en substitution de» réfèrent expressément à la substitution des services de grande route, là où nous délaissions une de nos lignes.

Le PRÉSIDENT: Cela ne s'applique pas ici.

M. MACDOUGALL: Je ne crois pas que nous ayons objection à clarifier plus tard, si le besoin s'en fait sentir. Je ne puis pas parler au nom du chemin de fer du Pacifique-Canadien, ou quelqu'un d'autre qui puisse être touché, mais il est certain que le but de ce service de transfert était simplement de faire cela. Il se peut fort bien que nous fassions des arrangements avec les agences locales de transport pour s'occuper de ces personnes et des marchandises entre la nouvelle gare et différents points à Ottawa. Ce sera fait par taxis, autobus et par camions. Il se peut aussi que nous voulions être dans une position pour pouvoir dire «Nous allons nous occuper de cela nous-mêmes», parce que le fait de laisser d'autres personnes s'en occuper peut être... bien, ce peut être moins économique, mais cela limiterait, je pense, de façon inconvenante, les pouvoirs de cette nouvelle compagnie. Ils devraient avoir le pouvoir de voir eux-mêmes à ces choses. Ils pourraient bien, cependant les faire faire par des opérateurs privés.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Vous n'êtes pas prêt à dire que c'est là votre intention immédiate, mais vous voulez en prévoir la possibilité?

M. MACDOUGALL: Nous voulons nous assurer que les voyageurs et les autres personnes, qui profitent des services de cette compagnie de terminus dans la distribution des marchandises, soient sûrs que cette compagnie a le pouvoir de fournir les services requis. Si cela ne peut pas être fourni par d'autres services, au niveau local, ou si l'on juge qu'il est trop dispendieux de louer des services locaux, la compagnie de terminus devrait alors pouvoir le faire elle-même.

Le sénateur BOUFFARD: Vous seriez d'accord pour limiter cela à «dans la ville d'Ottawa et ses environs»?

M. MACDOUGALL: Je n'ai aucune objection.

Le paragraphe 9 parle de l'entreprise de la compagnie en ces termes.

La Compagnie peut acquérir, construire et exploiter un chemin de fer et les installations connexes, dans la cité d'Ottawa ou ses environs, en vue d'établir un terminus de transport.

Cela implique une limite de la façon dont vous l'avez proposé.

Le sénateur BOUFFARD: C'est limité à cet endroit, mais ça ne l'est pas dans le deuxième paragraphe.

M. MACDOUGALL: En tant qu'avocat—et je vous salue en tant qu'avocat—mais avec respect, je dis que les termes «aux fins de son entreprise» ont pour effet de faire reporter les pouvoirs exprès de l'article 10 à l'article 9, qui décrit l'entreprise, et que l'alinéa g) comme faisant partie de l'article 10 doit se rapporter au but de l'entreprise.

Le sénateur BOUFFARD: C'est là votre interprétation, mais il se peut qu'un juge interprète toute la question d'une autre façon.

Le PRÉSIDENT: Je pense que ce serait clair, si nous ajoutions au début de l'alinéa g) «dans la ville d'Ottawa et ses environs», et les mots «aux fins de son entreprise», au début; je ne vois aucune question d'ordre légal, soulevée ici.

Le sénateur BOUFFARD: Non.

M. MACDOUGALL: Finalement, avec respect pour la suggestion de M. Gazdik partant qu'il devrait y avoir certaine limitation aux pouvoirs donnés à l'article 19, qui stipule que les travaux et l'entreprise de la compagnie sont pour le bénéfice général du Canada, il est certain que si les tribunaux du Québec trouvaient que ça leur serait favorable quant au cas qu'ils ont maintenant à décider, ces règlements s'appliqueraient au National-Canadien. Cette Compagnie de terminus est une entité séparée, érigée en société, et je pense qu'il est juste d'affirmer que les travaux et l'entreprise soient déclarés être à l'avantage général du Canada; et je ne vois aucune utilité dans le point qu'il a souligné au sujet de l'article 19. Il n'y a certes aucune utilité à rendre toutes les lois qui s'appliquent au National-Canadien, applicables à la nouvelle Compagnie de chemin de fer du terminus. C'est une compagnie séparée, qui n'est pas dirigée par le National-Canadien. Elle n'est pas auxiliaire à la compagnie, mais elle est une compagnie qui pourrait avoir un intérêt avec le Pacifique-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons encore le bill à étudier. Je me demande si nous devrions l'étudier maintenant, il est déjà une heure moins vingt. Peut-être devrions-nous ajourner pour étudier le bill dans une réunion ultérieure. Pendant que nous y sommes, le légiste de nos prochaines réunions pourrait peut-être nous donner son opinion sur l'effet que cela aurait, si nous insérions à l'alinéa g) les mots «dans la ville d'Ottawa et ses environs». Je pense que nous serions plus satisfaits de savoir au juste ce que nous faisons en ce sens-là. Je propose que le Comité s'ajourne jusqu'à notre prochaine réunion. Peut-être pourrions-nous remettre la prochaine réunion jusqu'à ce que nous ayons le compte rendu imprimé de nos délibérations d'aujourd'hui. Entre-temps, nous aurons le temps de réfléchir sur ce que M. Gazdik et M. MacDougall nous ont dit aujourd'hui. Je ne crois pas que ce bill soit très pressant. Est-ce là l'entente, honorables sénateurs?

Des honorables SÉNATEURS: (*Assentiment*)

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il quelqu'un qui veuille faire des observations? Y a-t-il un membre du public ou quelqu'un d'autre?

Le sénateur LAMBERT: Le but de ce délai est-il de reconsidérer la rédaction de l'article 9?

Le PRÉSIDENT: En partie, et aussi en partie pour reconsidérer le bill article par article. Nous ne l'avons pas encore étudié.

Le sénateur LAMBERT: Je comprends cela, mais le point capital, c'est celui que...

Le PRÉSIDENT: ... qu'a soulevé M. Gazdik.

Le sénateur LAMBERT: Ainsi je proposerais que la troisième partie à cette affaire soit la Commission de la Capitale nationale, qui devrait être consultée pour voir si elle a objection au changement de cet article.

Le PRÉSIDENT: Nous serions très heureux si, lors de notre prochaine réunion, le général Clark, ou quelqu'un désigné par lui pour le représenter, pouvait nous exprimer leurs vues sur la question.

Messieurs, le Comité doit-il s'ajourner jusqu'à nouvelle convocation du président?

Des honorables SÉNATEURS: (*Assentiment*)

Le Comité s'ajourne.



Deuxième session de la vingt-sixième législature

1964

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

du

COMITÉ PERMANENT

des

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Auquel a été déféré le bill suivant:

Bill S-33, intitulé: Loi constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa

Président: L'HONORABLE A. K. HUGESSEN

SÉANCE DU MARDI 21 JUILLET 1964

Fascicule 2

TÉMOINS:

Le général S. F. Clark, président de la Commission de la Capitale nationale;
M. Julian Gazdik, conseil de la *Canadian Trucking Association Inc.*;
M. J. W. G. Macdougall C.R., solliciteur général aux chemins de fer Nationaux du Canada; M. K. D. M. Spence, avocat-conseil du Pacifique-Canadien.

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1964

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Adrian K. Hugessen

les honorables sénateurs

Baird,	Macdonald (<i>Brantford</i>),
Beaubien (<i>Provencher</i>),	McCutcheon,
Bouffard,	McGrand,
Bradley,	McKeen,
Buchanan,	McLean,
Connolly (<i>Halifax-Nord</i>),	Méthot,
Croll,	Molson,
Dessureault,	Monette,
Dupuis,	Paterson,
Farris,	Pearson,
Fournier (<i>Madawaska-Restigouche</i>),	Phillips,
Gélinas,	Power,
Gershaw,	Quart,
Gouin,	Reid,
Haig,	Robertson (<i>Shelburne</i>),
Hayden,	Roebuck,
Hollett,	Smith (<i>Kamloops</i>),
Horner,	Smith (<i>Queens-Shelburne</i>),
Hugessen,	Stambaugh,
Isnor,	Taylor (<i>Westmorland</i>),
Jodoin,	Thorvaldson,
Kinley,	Veniot,
Lambert,	Vien,
Lang,	Welch,
Lefrançois,	Woodrow—50.

Membres d'office: Brooks; Connolly (*Ottawa-Ouest*).

(Quorum 9)

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Procès-verbaux* du Sénat en date du jeudi 11 juin 1964.

Conformément à l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Lambert, appuyé par l'honorable sénateur Hugessen, tendant à la deuxième lecture du Bill S-33 intitulé: «Loi constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa.»

Après débat,

Étant posée la question, elle est—

Résolue par l'affirmative.

Le bill est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Lambert propose, appuyé par l'honorable sénateur Roebuck, que le bill soit déferé au Comité permanent des transports et des communications.

Étant posée la question sur la motion, elle est—

Résolue par l'affirmative.

Le greffier du Sénat,
John F. MacNEILL,

PROCÈS-VERBAUX

MARDI 21 juillet 1964.

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10h. 25.

Présents: les honorables sénateurs: Hugessen (*président*), Buchanan, Dupuis, Gélinas, Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Gouin, Haig, Kinley, Lambert, McCutcheon, Méthot, Molson, Paterson, Pearson, Quart, Reid, Roebuck, Smith (*Kamloops*), Smith (*Queens-Shelburne*), Stambaugh et Veniot—21.

Aussi présent: M. E. Russell Hopkins, clerc et conseiller parlementaire.

Le bill S-33 «Loi constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa» a été étudié, article par article.

Les témoins suivants ont été entendus:

Le lieutenant-général S. F. Clark, président de la Commission de la Capitale nationale; M. Julian Gazdik, conseiller de l'Association canadienne du camionnage incorporé; M. J. Macdougall, C.R., avocat général de la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada; M. K. D. M. Spence, conseiller pour la commission de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique.

L'honorable sénateur Molson propose et il est DÉCIDÉ d'amender le bill ainsi:

1. Page 2, ligne 22: biffer «ou» et y substituer «et».

2. Page 3, ligne 33: après «louer» insérer «dans la cité d'Ottawa et ses environs».

A 11h. 20 le comité est ajourné à la demande du Président.

Le secrétaire du Comité,
J. A. Jackson.

RAPPORT DU COMITÉ

MARDI 21 juillet 1964.

Le Comité permanent des transports et des communications auquel a été déféré le Bill S-33 intitulé: «Loi constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa» a fait l'étude dudit bill en conformité de l'ordre de renvoi du 11 juin 1964, et il en fait rapport en tenant compte des modifications suivantes:

1. Page 2, ligne 22: Supprimer «ou» et y substituer «et».
2. Page 3, ligne 45: Après «location» insérer «dans la cité d'Ottawa et ses environs».

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
A. K. HUGESSEN

LE SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, mardi 21 juillet 1964.

Le Comité permanent du transport et des communications auquel a été référé le bill S-33 afin de constituer en corporation la Compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa, se réunit aujourd'hui à 10h.30 pour poursuivre l'étude de ce bill.

Le sénateur A. K. Hugessen (président) occupe le fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, maintenant nous allons étudier le bill qui nous a été présenté le 18 juin, soit le bill S-33, visant à constituer en corporation la compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa.

Nous avons à nouveau comme témoins: M. Jacques Fortier, avocat du ministère des Transports, le lieutenant-général Clark, MM. D. L. McDonald et J. L. McQuarrie parlant au nom de la Commission de la Capitale nationale, M. J. W. G. Macdougall, C. R. avocat général et M. Burns, agent de liaison de la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada; ainsi que M. George Pogue, représentant spécial de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique et M. K. D. M. Spence, C.R. de la même compagnie.

Est également parmi nous l'avocat de l'Association canadienne du camionnage, M. Julian Gazdik.

De notre dernière réunion il ressort deux ou trois questions qui doivent être étudiées avant que nous commencions. Les sénateurs auront reçu le rapport sténographique de nos procès-verbaux le mois dernier. Le sénateur Isnor avait suggéré à un moment qu'il serait souhaitable que la Commission des transports se présente devant nous au sujet des passages à niveau, etc. Nous avons décidé que nous étudierions ce point plus tard. Quelqu'un pense-t-il que nous avons besoin d'avoir des représentations de la Commission des transports?

Le sénateur McCUTCHEON: Non.

Le sénateur LAMBERT: Je ne le pense pas.

Le PRÉSIDENT: Je pense que nous sommes satisfaits. On nous a dit que nombre de passages à niveau allaient être abandonnés et qu'il en resterait très peu. Nous sommes d'accord pour ne pas faire appel à la Commission des transports?

Des honorables SÉNATEURS: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Puis, M. McDonald témoignait avec le général Clark au sujet de l'étude de la circulation que la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada avait faite en 1959 au sujet des affaires de l'hôtel et de la gare actuelle. Le sénateur lui a demandé:

Vous dites que vous ne possédez pas les chiffres mais que vous avez fait une étude. Feriez-vous assez confiance à votre mémoire pour citer des chiffres même approximatifs?

Et M. McDonald a répondu:

Monsieur le président, je suis désolé mais comme l'étude a été faite il y a longtemps cela ne serait pas honnête de ma part de citer n'importe quel chiffre aux honorables sénateurs. Il faudra que je l'obtienne et que je la présente plus tard.

Si j'ai bien compris, M. McDonald est présent ce matin et est prêt à présenter ces données ou peut-être le général Clark le ferait-il.

Général S. F. Clark, président de la Commission de la Capitale nationale: Oui, monsieur le président. Ceci traite d'une question qui a été posée par le sénateur Lambert; elle figure dans les procès-verbaux de notre dernière réunion. La question se rapportait au nombre de personnes venant dans la région de la Capitale nationale par divers modes de transport. Nous avons décidé qu'il était possible de mettre ceci à jour; nous avons donné cette étude à la firme De Leuw, Cather et Compagnie qui étudie le transport dans la région métropolitaine. Les derniers chiffres que cette compagnie nous a communiqués en date du 20 juillet indiquent que par route...

Le PRÉSIDENT: Le 20 juillet de cette année, n'est-ce pas?

Le général CLARK: Oui, de cette année. La compagnie n'a pas encore complètement terminé l'étude qu'elle a entreprise mais elle possède assez de données pour répondre à cette question. J'y répondrai en donnant les chiffres des personnes entrant dans la région de la Capitale nationale toutes les 24 heures et aussi par pourcentage. Les chiffres sont les suivants: Par route, 11,000 personnes; par chemin de fer, 1,100 personnes; et par avion 500 personnes; soit un total de 12,600 personnes. Je n'ai pas vérifié ces pourcentages; j'espère qu'ils sont corrects: 87.3 p. 100 par route; 8.7 p. 100 par chemin de fer; 4 p. 100 par avion. Ce sont les derniers renseignements. J'espère qu'ils sont justes.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup. Ceci met les renseignements à jour. Nous avons ceux de 1959 mais bien sûr ceci est beaucoup mieux.

Le sénateur FOURNIER (*Madawaska-Restigouche*): Ces chiffres comprennent-ils le nombre de touristes venant à Ottawa pendant les mois d'été?

Le général CLARK: Monsieur le président, ces renseignements proviennent d'un décompte de la circulation sur les diverses grandes routes de la région et de questionnaires. Il s'agit de personnes entrant à Ottawa dans n'importe quel but. Ces chiffres comprendraient une personne travaillant à Ottawa et vivant en dehors ou les personnes retournant de leurs maisons d'été. Nous n'avons pas pu établir plus précisément la composition de ces chiffres. Bref, ce sont des chiffres en bloc. Ils indiquent les entrées dans une période de 24 heures.

Le PRÉSIDENT: Maintenant je vous fais part de la très aimable invitation que le général Clark a faite à ce comité lors de notre dernière réunion lorsqu'il a dit qu'il serait prêt à faire les arrangements pour que le comité aille voir l'emplacement de la nouvelle gare et ses environs; un déjeuner serait organisé après dans le parc de la Gatineau. Le comité désire-t-il faire des arrangements dans ce sens? Au nom du comité, j'ai déjà remercié le général Clark mais le comité désire-t-il discuter cette question maintenant ou estime-t-il que les cartes qu'il a déjà en mains le renseignent assez?

Le sénateur McCUTCHEON: Nous pouvons nous servir des cartes.

Le PRÉSIDENT: Je suppose que les membres du comité n'estiment pas nécessaire de visiter réellement l'emplacement en dépit de l'aimable invitation du général Clark. Est-ce la décision du comité? J'ai pensé que je devais soulever à nouveau la question puisque rien n'avait été décidé. Le comité décide-t-il de décliner l'aimable invitation du général Clark en l'en remerciant?

Des VOIX: D'accord.

Le PRÉSIDENT: M. Gazdik, conseiller de l'Association canadienne du camionnage Inc., avait soulevé quelques questions légales, en conséquence de quoi il a été suggéré qu'on clarifie l'article 10 g) du bill afin d'assurer que les services de camionnage et transport que son organisation exploitera, se limiteront à la ville et au district d'Ottawa.

J'ai reçu une lettre du conseiller du ministère du Transport, datée du 26 juin, me disant qu'il était d'accord avec ce changement. Apparemment les conseillers de la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada et de la Compagnie des chemins de fer du Pacifique étaient aussi d'accord.

L'amendement se rapporte à l'article 10 g) de la page 3 du bill qui, tel qu'amendé, commencerait ainsi:

établir et exploiter en vue de la location dans la cité d'Ottawa et ses environs un service...

Lorsque nous arriverons à cet article dans notre étude du bill, peut-être quelqu'un proposera-t-il un amendement dans ce sens.

Maintenant, M. Gazdik me dit qu'il désire ajouter au témoignage qu'il a fourni à la dernière réunion en ce qui concerne l'article 19 du bill. Cet article, comme se le rappelleront les honorables sénateurs, dit:

Les travaux et l'entreprise de la compagnie sont par les présentes déclarés être des travaux à l'avantage général du Canada.

Les conseillers de la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada et de la Compagnie des chemins de fer du Pacifique sont présents et il ne fait pas de doute qu'ils auront quelque commentaire à faire sur ce que M. Gazdik a à dire à propos de cette section. Monsieur Gazdik, voulez-vous vous avancer et faire vos observations supplémentaires en vous limitant à l'article 19?

M. J. Gazdik, conseiller de l'Assossiation canadienne du camionnage Inc.: Monsieur le président, j'aimerais vous dire combien je vous suis reconnaissant de m'avoir permis de venir devant vous une seconde fois. Je sens que j'ai une autre chance. Si ce n'était à cause de l'importance et de la gravité de la question du point de vue de l'Association canadienne du camionnage Inc., je n'aurais pas demandé à venir ici une seconde fois.

A la dernière réunion j'ai fait une remarque en passant à propos de l'article 19; j'avais fait remarquer que si l'article 19 demeure dans ce bill, il en résultera que le camionnage en vue de l'article 10 g) sera enlevé à l'autorité provinciale et remis à l'autorité fédérale. Je recommande, en me basant sur l'article 18 (1) de la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada, qu'on fasse une exception dans l'article 19 de ce bill et que le camionnage soit retiré de la déclaration générale selon laquelle les travaux et l'entreprise de la compagnie sont par les présentes déclarés être des travaux à l'avantage général du Canada.

Je crois que c'est tout ce que j'avais dit. Je pensais vraiment qu'ayant dit cela et ayant cité la loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada, je serais en mesure d'obtenir l'accord de la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada et de la Compagnie des chemins de fer du Pacifique qui patronnent ce bill, en partie tout au moins, pour que ces compagnies en fassent autant et soient aussi sages que les législateurs qui ont promulgué la loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada.

Le PRÉSIDENT: Quelles suggestions précises avez-vous à faire pour amender l'article 19?

M. GAZDIK: Ma suggestion précise est d'y inclure les mots à effet que:

Pour les buts de cet article, l'expression «travaux» ne comprenne pas n'importe quels travaux exécutés d'après l'article 10 g).

Ceci retirerait 10 g) de cette déclaration générale.

A l'époque, j'aimerais aussi admettre que je n'étais pas préparé à vous fournir les raisons de l'importance de cette demande d'exception. J'ai découvert depuis que ce sujet, matière à déclaration d'après l'Acte de l'Amérique

du Nord britannique, a donné lieu à de nombreuses études et à beaucoup d'interprétations. J'ai ici trois thèses de l'Université McGill ne traitant de rien d'autre que de l'aspect de la déclaration littérale de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, à l'article 92 (10) c). Je ne vous infligerai pas le rapport de tous ces points qui sont rapportés dans ces thèses. Quelques questions très intéressantes sont soulevées. J'aimerais seulement vous rapporter un ou deux cas où il est fait allusion à l'aspect de la déclaration générale, à ce qui pourrait être retranché et à l'utilisation possible du pouvoir très important et dominant de l'autorité fédérale. Puis-je le faire, monsieur le président?

Je ferai une chose, et je crois que c'est ce qu'il y a de mieux à faire. Dans l'affaire «la fédération canadienne de la tempérance» le vicomte Simon a fait la déclaration suivante—et je crois que c'est tout ce que j'aimerais porter à votre attention:

Le véritable critère—

C'est-à-dire la place de la législative provinciale dans cette question—
—doit se trouver dans le contenu même de la législation: si ce contenu est tel qu'il dépasse le domaine ou les intérêts locaux ou provinciaux et que, par sa nature inhérente, il doit être du ressort du Dominion tout entier, c'est alors de la compétence du Parlement du Canada...

Puis M. Macdonald a écrit que puisque la législation était exclusivement provinciale, dans son contexte particulier elle devenait valide par suite de la nécessité d'une législation effective dans une loi fédérale.

Le sénateur DUPUIS: Quel document le témoin lit-il?

M. GAZDIK: C'était une citation de «*Attorney General of Ontario vs Canada Temperance Federation, (1946) A.C., 193.*» En quoi consiste ce critère? Ce critère signifie réellement que ce vaste pouvoir doit être seulement utilisé lorsqu'il y a cette justification. Je ne m'inquiète pas ici des chemins de fer. Je ne m'inquiète pas ici des autobus ou des services de limousine et je ne suis pas venu ici pour cela. Seul un aspect de cette question m'intéresse et c'est le camionnage.

Si vous le désirez, vous jugerez s'il est recommandable, du point de vue de la nature inhérente de l'intérêt du Canada, de soustraire le camionnage se rapportant à ce terminus et à cette entreprise, de la juridiction provinciale-municipale et de le faire rentrer dans la juridiction fédérale. Mais j'ajouterai très respectueusement qu'il n'existe pas de justification en ce qui concerne le camionnage. S'il n'existe pas de telle justification en ce qui concerne le camionnage, alors je pense que l'exception que j'ai recommandée est justifiée.

Le sénateur McCUTCHEON: Auriez-vous l'amabilité de lire l'article de la Loi sur les Chemins de fer Nationaux du Canada?

M. GAZDIK: Oui. Avant de lire cet article, je devrais peut-être dire qu'à l'article 27 de la loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada il y a une référence au camionnage. L'article 27 de la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada se dit ainsi:

La Compagnie du National et toute autre compagnie de chemin de fer comprise dans les Chemins de fer nationaux peuvent, en liaison avec les services ferroviaires sous leur gestion ou contrôle, ou en remplacement de ceux-ci, acheter, vendre, louer ou mettre en service des véhicules à moteur de toutes sortes pour le transport du trafic.

Telle est l'autorité dont est revêtue la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada en ce qui concerne le camionnage. Puis l'article 18 (1) se lit ainsi:

Sont par les présentes déclarés être à l'avantage général du Canada les ouvrages de chemin de fer ou autres ouvrages de transport, au Canada, de la Compagnie du National et de chaque compagnie mentionnée ou visée dans la Partie I...

Ceci est semblable à l'expression que nous utilisons ici. Puis le paragraphe 3 se lit:

Aux fins du présent article, l'expression «ouvrages de chemin de fer ou autres ouvrages de transport» ne comprend aucun ouvrage mis en service sous le régime de l'article 27.

J'ai déjà cité l'article 27. Donc, l'exception qui est faite est très claire. J'ai expliqué les raisons et il en existe bien d'autres que je ne vous infligerai pas. Il existe de grandes difficultés. Il existe la difficulté de savoir si la nature d'une entreprise elle-même peut être déclarée à «l'avantage général du Canada», qu'elle ne doit pas être «un ouvrage».

Le nouveau bill S-33 ne parle que de la «nature d'une entreprise». La clause 9 porte en marge «Nature de l'entreprise». Cela étant, la question a été soulevée de savoir si la nature d'une entreprise peut être déclarée «à l'avantage général du Canada» d'après le paragraphe de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique qui parle seulement de «d'ouvrages». Il ne parle pas de «nature de l'entreprise». Ce sont des questions qui sont très complexes et difficiles à expliquer dans un bref laps de temps. Je me permets de dire que si ceci était présenté à la Chambre des communes avec cette déclaration très lâche dans la clause 19 il s'ensuivrait alors de nombreuses audiences car toutes les parties intéressées voudraient comparaître et la question traînerait en longueur. Donc, je dirais que, pour le passage rapide de ce bill, il serait à conseiller—et telle est la recommandation de l'Association canadienne du camionnage Inc.—de faire exception comme je le recommande.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un désire-t-il poser des questions à M. Gazdik? Peut-être devrions-nous demander au conseiller de la Compagnie de chemin de fer s'il a quelque chose à dire en vue des remarques de M. Gazdik.

M. MACDOUGALL: Oui, monsieur le président, si je le peux.

Le sénateur DUPUIS: Puis-je suggérer qu'on établisse une plus petite carte pour tous les membres de ce comité?

Le PRÉSIDENT: Ici, à la dernière réunion du comité on a donné à chaque membre une carte. Il semble qu'il n'y en ait plus.

J. W. G. Macdougall, C.R., avocat général, Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada: Monsieur le président et honorables sénateurs, j'aimerais parler au nom de la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada en réponse à la recommandation que M. Gazdik nous a présentée et selon laquelle l'article 19 de ce bill devrait être modifié pour en éliminer toute référence aux pouvoirs accordés par l'article 10 g) de ce bill, soit d'assurer les services de transport dans la cité d'Ottawa ou ses environs.

La Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada n'est pas d'accord avec cette proposition et s'y oppose énergiquement.

Je dirai également aux honorables sénateurs que M. Gazdik a mal compris, si je peux m'exprimer ainsi, le but du pouvoir que les compagnies de chemin de fer demandent dans ce bill. Il faut exposer très clairement, dès le départ, que nous ne demandons pas que la compagnie jouisse de pouvoirs généraux pour opérer des services routiers généraux dans la cité d'Ottawa

ou ses environs. Cette compagnie n'aurait pas le pouvoir d'aller chez quelqu'un dans la cité d'Ottawa, de prendre des colis ou des voyageurs et de les déposer à un autre point de la cité d'Ottawa. Ce n'est pas ce que nous demandons. Nous demandons seulement le droit inhérent aux compagnies de chemin de fer et ceci est de rendre service à leurs clients au terminus de leurs lignes, transporter au terminus les passagers et leurs bagages et les en ramener. Nous ne demandons aucun pouvoir général de transport dans la cité d'Ottawa. Nous demandons seulement le pouvoir d'offrir des services de transfert aux clients du chemin de fer.

Secondement, nous ne demandons aucun pouvoir pour opérer des services de camionnage conjointement à des services ferroviaires ou en guise de tels services, comme M. Gazdik vous l'a interprété dans la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada, Ces pouvoirs leur permettent d'offrir le long du chemin des services ferroviaires qui peuvent s'étendre sur 10, 50 ou 100 milles, aussi longtemps que ces services servent de substitut.

D'après les pouvoirs conférés par la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada, dont il a parlé, nous pouvons substituer un service routier à un service ferroviaire. Aussi, grâce à ce pouvoir, nous pouvons établir un service routier conjointement à un service ferroviaire. Ce n'est pas non plus ce que nous demandons ici. Ainsi suggérer que cette compagnie soit limitée dans ses pouvoirs à son début à quelque chose de comparable à la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada est une fausse conception des pouvoirs que nous demandons au Parlement d'accorder à cette compagnie du terminus.

Le sénateur McCUTCHEON: Puis-je me permettre une question en passant? Les termes de la Loi sur le terminus d'Ottawa correspondent-ils de quelque manière à ceux de la Loi sur le terminus de Toronto?

M. MACDOUGALL: Je suis content que vous ayez soulevé la question, monsieur le président.

En 1906 la compagnie de chemin de fer du terminus de Toronto a été constituée par une loi du Parlement, et dans cette loi vous constaterez que la compagnie a été déclarée être «des travaux à l'avantage général du Canada». Cette compagnie jouit aussi de pouvoirs de service de transfert dans la région du terminus, pouvoirs exactement de même nature que ceux contenus dans le bill du terminus d'Ottawa. En fait, le bill du terminus d'Ottawa a été rédigé dans les termes du bill du terminus de Toronto. Ce qui est demandé ici n'est pas un pouvoir supplémentaire que cette compagnie aurait en plus de ceux qu'ont des compagnies similaires, telle la compagnie de chemin de fer du terminus de Toronto ou au delà des pouvoirs que les compagnies ordinaires de chemin de fer ont. Nous demandons seulement les pouvoirs ordinaires que le Parlement a donnés aux compagnies de chemin de fer dès le début de l'exercice du pouvoir de se constituer en société.

Pour faire suite à la proposition de M. Gazdik, il vous demande pour cette nouvelle compagnie de faire dérogation aux pouvoirs normaux donnés à une compagnie de chemin de fer, car—et cette question a été présentée à la cour également—c'est un fait et une matière de droit que les compagnies de chemin de fer ont le pouvoir inhérent, inclus dans leur pouvoir normal, de rendre des services auxiliaires, comprenant la livraison et le ramassage des passagers et des bagages dans les environs du terminus.

Le sénateur McCUTCHEON: Au cours de votre exploitation dans la zone métropolitaine de Toronto, d'après la loi sur le chemin de fer du terminus de Toronto, répondez-vous aux exigences d'un permis provincial et municipal?

M. MACDOUGALL: Je répondrai à ceci, sénateur, en disant qu'à l'heure actuelle nous n'avons vraiment aucun service dans la zone du terminus de Toronto d'après les pouvoirs accordés par la loi sur le chemin de fer du terminus de Toronto. Nous avons un camionneur local qui ramasse et livre dans

la zone de Toronto et il répond aux ordonnances et lois locales. Nous avons le pouvoir, et l'avantage d'avoir le pouvoir est que si la compagnie de chemin de fer dans l'exercice de ses fonctions de transport de personnes et marchandises trouve qu'elle peut avoir un meilleur arrangement avec un transporteur local, elle peut le faire. Cependant, si elle s'aperçoit que cela lui est impossible, et que pour quelque raison des arrangements avec des transporteurs locaux ne peuvent pas être faits raisonnablement, la compagnie de chemin de fer devrait avoir pouvoir, et dans la plupart des cas a effectivement le pouvoir auxiliaire d'exploiter le service elle-même afin que les passagers et les marchandises allant par train puissent avoir à leur disposition ces services auxiliaires.

Le sénateur McCUTCHEON: Une question encore. S'il est indiqué que des services sous contrat rendus indépendamment sont là pour fournir ces services dans la région de Toronto, et à supposer que vous commenciez à exercer le pouvoir donné par la disposition 10 g), quelle est votre position concernant l'exigence d'observer les règlements provinciaux de permis pour les camions ou les règlements municipaux touchant à la taille des camions, les régions où ils peuvent opérer etc...

M. MACDOUGALL: Eh bien, monsieur, les pouvoirs normaux qui seraient donnés à une compagnie de chemin de fer sont les pouvoirs prévus par ce bill pour nous permettre de faire circuler des camions et autres types de véhicules comme les autos et autobus et ainsi de suite sur les routes pour offrir juste ce type de service de transfert seulement.

Le sénateur McCUTCHEON: Sans permis provincial?

M. MACDOUGALL: On n'exigerait pas que ces véhicules détiennent un permis provincial. Je peux dire que les lois actuelles de l'Ontario font que, là où ce type de service est offert dans une zone métropolitaine, on n'impose aucun permis dans un périmètre de trois milles de la zone métropolitaine.

Le sénateur McCUTCHEON: Mais les véhicules ont les permis habituels?

M. MACDOUGALL: Oui, les permis habituels. La Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada a pour pratique de suivre partout au Canada les juridictions provinciales locales. Nous obtenons le permis et obéissons aux restrictions et ordonnances locales de poids, mais cet acte n'exige pas spécialement l'obtention d'une licence pour exploiter le service du terminus d'Ottawa à des points distants.

Le sénateur McCUTCHEON: Mais dans les autres domaines, vous observez les ordonnances provinciales?

M. MACDOUGALL: Oui, nous les observons, bien sûr.

Pour le dossier, je me permets de citer au Comité deux cas qui appuient la proposition que je vous ai fait remarquer il y a un moment; proposition disant que les compagnies de chemin de fer ont les pouvoirs auxiliaires inhérents pour exploiter des services locaux de ramassage et livraison, tel que décidé par la cour.

Le premier cas est «Grand Trunk Railway vs. James» (1916), 29 *Dominion Law Reports*, 352, qui est une décision de la Cour suprême de l'Alberta. Un autre est le «Attorney general vs. Manchester Corporation» (1906) 1 *Chancery*, 643. Je pense qu'il est très important de se rendre compte que cette position de base de la compagnie de chemin de fer inclut ce type de pouvoir général dans l'intérêt du public.

Puis-je me permettre de lire un extrait du rapport du «Grand Trunk Railway Company vs. James» à la page 353 où Son Honneur dit:

De plus, cela doit sûrement être évident à tous que c'est, en fait, une grande aide offerte au public voyageant sur une ligne de chemin de fer que de découvrir que la compagnie qui a transporté les voyageurs ainsi que leurs bagages à ses gares est prête à leur fournir la

possibilité de transporter rapidement et sûrement leurs bagages à leurs lieux de séjour près de ces gares. C'est juste au moment où le passager descend du train, souvent dans un endroit inconnu, qu'il a le plus besoin de l'attention de la compagnie de chemin de fer. Je pense que le transport des bagages à la gare ou de la gare de la compagnie constitue clairement un pouvoir assez compris dans les pouvoirs statutaires de la compagnie.

La question là était de savoir si la compagnie de chemin de fer, sans rien d'autre, avait le pouvoir de rendre ce type de service de terminus; et il fut déclaré que ceci était un pouvoir inhérent. Dans cette loi, le bill S-33, je crois que nous établissons une définition nette de ce type de pouvoir que la compagnie du terminus exercera et qui est similaire à celui exercé ou détenu par la Compagnie de chemin de fer du terminus de Toronto—soit offrir ce type tout à fait spécial de service au terminus pour y aller et en revenir. Je soumets que ceci n'aura aucun effet sur l'Association canadienne du camionnage Inc. ou ses membres. Cela n'enlèvera rien aux droits qu'a cette association d'avoir des services généraux de ramassage et livraison ou transfert, pour lesquels elle peut obtenir un permis dans la ville d'Ottawa. Puisqu'il s'agit de trafic à destination de la compagnie de chemin de fer ou en provenance de la compagnie, même si on exigeait que nous nous présentions devant quelque organisme pour obtenir pouvoir de transfert, je vous soumets qu'aucun des camionneurs locaux ne serait en mesure de se plaindre. Nous ne demanderions pas le droit de nous occuper du trafic dont cette association serait en mesure de s'occuper, car il s'agirait de trafic ferroviaire qu'on nous donnerait à fin de manipulation et livraison. D'après nos contrats nous avons un droit statutaire et contractuel de livrer ce trafic, et nous aurions à le mener au point de livraison et à le livrer. Une compagnie de camionnage ne serait pas en mesure de dire «Je veux enlever à la compagnie de chemin de fer le trafic et le livrer».

Le sénateur McCUTCHEON: Vous pourriez établir un contrat avec une compagnie de camionnage pour le faire?

M. MACDOUGALL: Oui, nous pourrions le faire; d'accord, mais ce n'est pas le type de trafic pour lequel cette association pourrait insister pour que nous n'en ayons pas le privilège et pour qu'elle, elle l'obtienne car il s'agirait de notre trafic.

A moins qu'il n'y ait d'autres questions, monsieur le président et honorables sénateurs, c'est tout ce que je désire dire.

Le sénateur McCUTCHEON: Monsieur le président, j'aimerais renvoyer M. McDougall à l'article 10 g). Observez-vous les règlements locaux concernant la santé lorsque vous exploitez des restaurants?

M. MACDOUGALL: Oui.

Le sénateur McCUTCHEON: Avez-vous le sentiment d'y être obligé? Je veux juste savoir jusqu'où cela va.

M. MACDOUGALL: Je ne pense pas que nous nous inquiétons de la légalité de ceci, car nous voulons le faire et nous insistons pour que notre personnel observe le règlement pour bonne tenue de maison, même si ce n'était que cela.

Le sénateur ROEBUCK: Mais vous êtes tenus de le faire de par la loi, n'est-ce pas?

M. MACDOUGALL: Oui.

Le sénateur ROEBUCK: Ce n'est pas à eux de décider s'ils observent les règlements sanitaires et ainsi de suite, lorsqu'ils dirigent un restaurant.

M. MACDOUGALL: Ce sont des questions qui sont du domaine de la juridiction provinciale, et nous sommes tenus de les observer et nous le faisons.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser à M. Macdougall? Monsieur Spence, désirez-vous ajouter quelque chose à ce qu'a dit M. Macdougall?

M. SPENCE: Oui, j'aimerais dire quelques mots, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: M. Spence, avocat-conseil du chemin de fer du Pacifique; à vous, la parole.

M. K. D. M. Spence, avocat-conseil de la compagnie du chemin de fer Pacifique: Tout d'abord, monsieur le président, ce que M. Macdougall a dit, en tant que cela s'applique à la Compagnie du chemin de fer du Pacifique et à notre intérêt dans cette compagnie, concorde entièrement avec ce que je pense dire. Je ne tâcherai de répéter ce qui a déjà été dit, bien que je puisse peut-être signaler que nous ne demandons pas plus pour la compagnie du chemin de fer du terminus d'Ottawa que ce que nous faisons nous-mêmes ou ce que nous avons le pouvoir de faire, c'est-à-dire offrir un service de ramassage et livraison, un service pour les bagages et un service pour les passagers. C'est un service que nous rendons maintenant, soit nous-mêmes soit par l'intermédiaire de nos agents dans beaucoup d'endroits du Canada. Les services de ramassage et livraison sont devenus un service très général offert par la compagnie de chemin de fer, non seulement au Canada mais aux États-Unis et, je suppose, ailleurs.

L'article 315 de la loi sur les chemins de fer impose les devoirs suivants à la compagnie de chemin de fer:

(1) De par ses pouvoirs, la compagnie,

a) fournira, au départ, et à la jonction du chemin de fer avec d'autres chemins de fer, et à tous les arrêts établis dans ce but, des facilités adéquates et convenables à la réception et au déchargement de tout le trafic sujet au transport par chemin de fer;

—et je n'ai pas besoin de nommer tous ces alinéas mais j'arrive à l'alinéa e):

e) fournira tout autre service accessoire au transport comme cela est coutumier ou habituel lorsqu'il s'agit de l'affaire d'une compagnie de chemin de fer, tel que peut l'ordonner la Commission.

Je suggère que la compagnie de chemin de fer maintenant, en offrant un service qui est accessoire au chemin de fer, est réellement tenue d'offrir un service de ramassage et livraison dans les grands centres. C'est tout ce que nous demandons pour la compagnie de chemin de fer du terminus d'Ottawa.

Le Parlement a déjà, par d'autres moyens, donné l'autorisation aux compagnies de chemin de fer—les compagnies des chemins de fer Nationaux du Canada et du chemin de fer du Pacifique—et les a même pressées de rendre certains services routiers et je me rapporte à la loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada et sur le chemin de fer du Pacifique de 1932-1933. A l'article 17 de cette loi, paragraphe 1, on peut lire:

La compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, pour elle-même et en son nom et au nom de quelque autre compagnie ou de toutes les autres et autres éléments qui composent la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada tels que définis par cette loi et la compagnie du chemin de fer du Pacifique, pour elle-même et en son nom ou au nom de quelque autre compagnie ou de toutes les autres et autres éléments qui composent la compagnie du chemin de fer du Pacifique tels que définis par cette loi, afin d'effectuer des économies et de fournir une

exploitation plus rémunératrice, sont priées d'essayer de se mettre d'accord et de s'efforcer continuellement d'être d'accord, et elles sont autorisées respectivement, pour les susdites et au nom des susdites, à se mettre d'accord sur des mesures de coopération, des plans et arrangements en tant qu'ils sont justes et raisonnables et les mieux adaptés à ces fins (en prenant en considération le partage équitable de la tâche et des avantages).

—et ainsi de suite.

Au paragraphe (2) la loi dit:

Sans restreindre la généralité de ce qui précède, ces mesures, plans ou arrangements peuvent inclure et être effectués par des moyens de

a), b), c) et d); et d) se lit ainsi:

d) des services routiers en commun ou individuels, ou des services routiers et ferroviaires combinés, sous n'importe qu'elle forme.

J'aurais dû mentionner a) qui dit:

par les moyens de

a) nouvelles compagnies contrôlées par la possession du stock, partagé équitablement entre les compagnies;

Là nous voyons le Parlement nous presser de faire précisément ce que nous nous proposons de faire ici—soit organiser une seule compagnie et, entre autres choses, entreprendre des opérations ensemble y compris des services routiers. Je suggère que nier à cette nouvelle compagnie même les très modestes services de véhicules qu'elle demande serait de l'illogisme.

Maintenant, comme je l'ai déjà dit, les deux chemins de fer eux-mêmes ont pouvoir d'offrir les services de ramassage et livraison et ces autres services à leurs clients. Ce pouvoir s'exerce sous juridiction fédérale à l'avantage général du Canada, et enlever ceci à notre compagnie subsidiaire, et dire que bien que les deux lignes de chemin de fer elles-mêmes peuvent faire ceci comme faisant partie de leur entreprise à l'avantage général du Canada, leur compagnie subsidiaire, qui est réellement organisée pour faire la même chose à leur égard, ne devrait pas avoir les mêmes pouvoirs, serait enlever quelque chose que nous avons déjà, et je soumets que cela serait au détriment des compagnies de chemin de fer et à l'inconvénient du public.

Je soumets fortement que l'article 10 g) limité aux environs d'Ottawa, doive rester et que l'article 19 ne soit pas changé. Merci monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Merci monsieur Spence. Avez-vous des questions à poser à M. Spence?

Général Clark, votre commission a-t-elle des vues particulières sur cette question que vous désirez exprimer?

Le général CLARK: Monsieur le président, je pense que c'est avant tout une question ferroviaire, mais j'aimerais exprimer le point de vue selon lequel le gouvernement a pressé les chemins de fer d'abandonner bon nombre de milles de rails et d'opérer une compagnie de chemin de fer du terminus qui permettrait d'enlever ces rails et de redévelopper cette partie de la région de la Capitale nationale. D'après la Loi sur la Capitale nationale, les buts et objets de la Commission sont de préparer des projets qui aideront l'essor, la conservation et l'amélioration des environs de la Capitale nationale, afin que la nature et le caractère du siège du gouvernement du Canada s'accordent avec sa signification nationale.

Le gouvernement a bien poussé les compagnies de chemin de fer à abandonner ces rails, afin que nous puissions faire des améliorations ou afin que son institution, la Commission de la Capitale nationale, puisse préparer des

plans visant à l'amélioration des environs de la Capitale nationale. Donc je pense que, prise en tant que déclaration générale, la Commission ne désirerait pas que les compagnies de chemin de fer, en formant une compagnie du terminus, obtiennent une dérogation de leurs pouvoirs, de telle sorte que les opérations ferroviaires, parce qu'elles touchent le public, perdent en efficacité. Donc, tout en croyant qu'il serait assez faux que la Commission exprime une opinion juridique à ce sujet, à propos de la question générale, je pense que je peux dire au nom de la Commission que nous espérons que ce bill sera approuvé de telle sorte que les compagnies de chemin de fer puissent fournir des opérations aussi efficaces qu'avant, et que les instructions du gouvernement ou la pression que le gouvernement exerce sur les compagnies pour qu'elles déménagent ne résultent pas en une efficacité diminuée.

Le PRÉSIDENT: Merci. Y a-t-il des questions? D'autres témoins désirent-ils être entendus? Si non, sommes-nous prêts à passer à l'étude de ce bill article par article?

Des VOIX: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Article premier, le titre abrégé. L'article est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Article 2, la constitution en société. L'article 2 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 3, les administrateurs provisoires. L'article 3 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Article 4, le capital social. L'article 4 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Article 5, le siège social. L'article 5 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Article 6, les assemblées générales et annuelles. L'article 6 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Maintenant j'ai une question à poser au sujet de l'article 7 qui dit «le nombre des administrateurs ne doit pas être inférieur à six ni supérieur à dix». Si j'ai bien compris, chaque compagnie doit fournir la moitié du capital social de cette compagnie.

M. MACDOUGALL: C'est vrai.

Le PRÉSIDENT: Je suppose que vous avez l'intention d'avoir un nombre égal d'administrateurs de chaque compagnie au sein du conseil d'administration. Je me demande si vous avez exprimé ceci assez clairement à l'article 7. Peut-être serait-il à conseiller de dire que les administrateurs soient en nombre égal, et qu'ils ne soient pas en nombre supérieur à dix. Vous voulez probablement avoir un nombre pair afin de pouvoir avoir le même nombre d'administrateurs pour chaque compagnie.

M. MACDOUGALL: Cela serait une question de ligne de conduite qu'ils résoudraient au fur et à mesure. Il est possible qu'ils décident d'avoir un nombre impair pour quelque raison. Je ne crois pas avoir entendu les compagnies dire qu'elles devaient avoir un nombre égal pour chaque compagnie. Si cet article était écrit dans ce sens, il se peut que cela crée des difficultés. Cela pourrait être quelque chose de différent.

Le PRÉSIDENT: Les deux compagnies sont satisfaites de l'article comme il est?

M. MACDOUGALL: Oui.

Le PRÉSIDENT: L'article 7 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 8 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 9, la nature de l'entreprise.

La compagnie peut acquérir, construire et exploiter un chemin de fer et les installations connexes—

L'article 9 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 10. Nous n'avons pas de commentaire à faire sur l'alinéa a). L'alinéa a) est-il adopté? L'alinéa b)? L'alinéa c)? L'alinéa d)? L'alinéa e)? L'alinéa f)?

Des VOIX: Adoptés.

Le PRÉSIDENT: A l'alinéa g) nous avons l'amendement proposé pour lequel toutes les parties sont d'accord, je crois.

g) établir et exploiter en vue de la location—

Et après le mot «location» insérer «dans la ville d'Ottawa ou son voisinage». Un honorable sénateur voudra-t-il proposer l'amendement?

Le sénateur HAIG: Je propose.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé par le sénateur Haig.

Des VOIX: Adopté.

M. SPENCE: Puis-je suggérer qu'il serait préférable de dire dans «la ville d'Ottawa et son voisinage».

Le PRÉSIDENT: Je le penserais.

M. HOPKINS: L'article 9 dit «dans la ville d'Ottawa ou son voisinage». Pour être conséquent ne devrait-ce pas être «dans la ville d'Ottawa ou son voisinage»?

Le PRÉSIDENT: Au paragraphe 1 de l'article 9 il est dit:

La compagnie peut acquérir... dans la ville d'Ottawa ou son voisinage...

Ne devrions-nous pas changer celui-ci aussi? Ne serait-il pas mieux de substituer là «et» à «ou» à l'alinéa 1 de l'article 9?

M. MACDOUGALL: Peut-être devraient-ils être pareils et peut-être cela devrait-il être «et» dans les deux.

Le PRÉSIDENT: Revenons-nous à l'alinéa 1 de l'article 9 et substituons-nous «et» à «ou»? Quel honorable sénateur voudra-t-il les proposer?

Le sénateur McCUTCHEON: Je propose.

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Puis nous arrivons à l'article 10, alinéa g)—établir et exploiter en vue de la location dans la ville d'Ottawa et ses environs—

Des VOIX: Adopté.

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Article 11. L'article est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Adoptons-nous l'article 12? l'article 13? l'article 14? l'article 15 l'article 16?

Des VOIX: Adoptés.

Le PRÉSIDENT: Article 17. Délai pour la construction. A ce sujet «Délai pour la construction» je me demande si vous n'étiez pas un peu optimistes quand vous disiez que cela ne prendrait que 6 mois après la fermeture de l'ancien terminus et l'ouverture du nouveau pour aménager ces nouvelles possibilités routières de la nouvelle gare jusqu'à Ottawa?

Le général CLARK: Monsieur le président, j'exprimais une vue optimiste et j'espère qu'elle ne sera pas prise comme l'avis d'un ingénieur. C'était juste un espoir.

Le PRÉSIDENT: C'était juste un espoir. L'article 17 est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Les articles 18 et 19. Ces articles sont-ils adoptés?

Des VOIX: Adoptés.

Le PRÉSIDENT: Le préambule est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le titre est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Dois-je faire rapport du bill amendé?

Des VOIX: D'accord.

Le Comité s'ajourne.

(14)



Deuxième session de la vingt-sixième législature

1964

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

du

COMITÉ PERMANENT

des

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Auquel a été déferé le bill suivant:

Bill S-40, intitulé: «Loi abrogeant certaines lois de la province de Terre-Neuve relatives aux ports et au pilotage».

Président: L'HONORABLE A. K. HUGESSEN

SÉANCE DU MARDI 21 JUILLET 1964

TÉMOINS:

M. Jacques Fortier, avocat-conseil, ministère des Transports; le Capitaine
D. R. Jones, division du pilotage, ministère des Transports.

RAPPORT DU COMITÉ

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1964

21279-1

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: l'honorable ADRIAN K. HUGESSEN

les honorables sénateurs

Baird	Macdonald (<i>Brantford</i>)
Beaubien (<i>Provencher</i>)	McCutcheon
Bouffard	McGrand
Bradley	McKeen
Buchanan	McLean
Connolly (<i>Halifax-Nord</i>)	Méthot
Croll	Molson
Dessureault	Monette
Dupuis	Paterson
Farris	Pearson
Gelinas	Phillips
Fournier (<i>Madawaska-Restigouche</i>)	Power
Gershaw	Quart
Gouin	Reid
Haig	Robertson (<i>Shelburne</i>)
Hayden	Roebuck
Hollett	Smith (<i>Kamloops</i>)
Horner	Smith (<i>Queens-Shelburne</i>)
Hugesen	Stambaugh
Isnor	Taylor (<i>Westmorland</i>)
Jodoin	Thorvaldson
Kinley	Veniot
Lambert	Vien
Lang	Welch
Lefrançois	Woodrow—(50)

Membres d'Office

Brooks et Connolly (*Ottawa-Ouest*)

(Quorum 9)

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du lundi 20 juillet 1964:—

«Conformément à l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Cook propose, appuyé par l'honorable sénateur Smith (*Kamloops*), que le Bill S-40, intitulé: «Loi abrogeant certaines lois de la province de Terre-Neuve relatives aux ports et au pilotage», soit lu la deuxième fois.

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Cook propose, appuyé par l'honorable sénateur Smith (*Kamloops*), que le bill soit déféré au Comité permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée».

Le greffier du Sénat,
J. F. MacNEILL.

PROCÈS-VERBAL

MARDI 21 juillet 1964

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures du matin.

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen (*président*), Buchanan, Dupuis, Gélinas, Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Gouin, Haig, Kinley, Lambert, McCutcheon, Méthot, Molson, Paterson, Pearson, Quart, Reid, Roebuck, Smith (*Kamloops*), Smith (*Queens-Shelburne*), Stambaugh et Veniot. (21).

Aussi présent: M. E. Russell Hopkins, légiste et conseiller parlementaire.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Haig, le Comité décide de faire un rapport recommandant que l'on accorde le pouvoir d'imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 en français des procès-verbaux et témoignages du Comité sur le bill S-40.

Le bill S-40, «Loi abrogeant certaines lois de la province de Terre-Neuve relatives aux ports et au pilotage», est lu et étudié.

Les témoins suivants sont entendus:

M. Jacques Fortier, avocat-conseil du ministère des Transports.

Le capitaine D. R. Jones, de la division du pilotage, ministère des Transports.

Sur une proposition de l'honorable sénateur McCutcheon, le Comité décide de faire rapport du bill sans modification.

A 10 heures 25 du matin, le Comité termine ses délibérations sur ledit bill.

Attesté.

Le secrétaire du Comité,
F. A. Jackson.

RAPPORT DU COMITÉ

MARDI 21 juillet 1964

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le Bill S-40, intitulé: Loi abrogeant certaines lois de la province de Terre-Neuve relatives aux ports et au pilotage, rapporte que le comité, après avoir étudié ce bill, et pour obtempérer à l'ordre de renvoi du 20 juillet 1964, l'a chargé d'en faire rapport au Sénat sans amendement.

Respectueusement soumis.

Le président,
A. K. HUGESSEN.

LE SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, mardi le 21 juillet 1964

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déferé le bill S-40, Loi abrogeant certaines lois de la province de Terre-Neuve relatives aux ports et au pilotage, se réunit aujourd'hui à 10 heures du matin.

Le sénateur A. K. Hugessen (*président*) occupe le fauteuil.

Le Comité a convenu qu'un rapport textuel soit fait des délibérations du Comité sur le bill.

Le Comité a convenu de faire un rapport recommandant que l'autorisation soit donnée de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 en français des délibérations du Comité sur le bill.

Le PRÉSIDENT: Messieurs les sénateurs, la séance est ouverte. Nous sommes à poursuivre l'étude du bill S-33, constituant en corporation la *Ottawa Terminal Railway Company*.

Hier soir on nous a soumis le bill S-40, Loi abrogeant certaines lois de la province de Terre-Neuve relatives aux ports et au pilotage. Comme, à mon avis, ce dernier bill est très simple, la seule discussion soulevée en rapport avec ce bill est une question juridique, peut-être pourrions-nous en terminer avec celui-là avant de passer au bill S-33, si le Comité est d'accord.

DES VOIX: Entendu.

Le sénateur REID: Avant de commencer, monsieur le président, je voulais poser une question; j'en ai parlé aux sénateurs ce matin. Quel pouvoir le gouvernement du Canada a-t-il d'abroger les statuts désignés dans le bill?

Le PRÉSIDENT: C'est une question juridique, monsieur Reid, et les deux témoins qui sont prêts à se présenter devant nous en rapport avec le bill S-40 sont deux avocats, M. Jacques Fortier, avocat-conseil du ministère des Transports, et M. H. A. McIntosh du ministère de la Justice. J'imagine qu'ils traiteront de cette question particulière qui a été soulevée.

Il semble que M. McIntosh ne soit pas ici, mais peut-être M. Fortier pourrait-il en donner l'explication.

M. Jacques Fortier, avocat-conseil du ministère des Transports: Monsieur le président, messieurs les sénateurs, la raison pour laquelle on parle des Statuts révisés de Terre-Neuve, 1952, dans le bill est la suivante: lorsqu'on revise un statut, ce qui se produit c'est qu'on abroge et qu'on édicte de nouveau le statut existant. Comme les statuts énumérés dans le bill relèvent de la compétence fédérale par suite de l'union de Terre-Neuve et du Canada, il n'a pas semblé que la province ait compétence pour abroger ces deux statuts révisés de 1952. C'est pour cette raison que nous incluons les statuts de la revision de 1952 dans le bill.

J'aimerais aussi signaler qu'on a suivi la même procédure dans le cas de deux lois fédérales précédentes. L'une a été adoptée l'an passé, soit le chapitre 38 des Statuts de 1963, Loi abrogeant la loi sur les banques d'épargne de la province de Terre-Neuve, qui renvoyait à la fois au statut préconfédératif

et au statut compris dans l'édition de 1952. On a aussi adopté la même procédure en 1959 pour le chapitre 49, qui est une loi adoptée par le Parlement abrogeant certaines pêcheries de Terre-Neuve.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des questions pour M. Fortier?

Le sénateur STAMBAUGH: Est-ce que ces statuts ont été abrogés par la province?

M. FORTIER: La province n'a pris aucune mesure après 1949, sauf pour édicter de nouveau ces statuts dans les Statuts révisés de Terre-Neuve de 1952. Mais en vertu de la Loi de l'union de Terre-Neuve au Canada, on déclare que l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique s'applique à Terre-Neuve, de sorte que tous les statuts qui continuaient d'être en vigueur après l'union étaient susceptibles d'être révisés ou abrogés soit par le gouvernement provincial, soit par le gouvernement fédéral en conformité des dispositions de l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique. Tous les statuts énumérés dans le bill relèvent de la compétence fédérale en vertu de l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique pour autant qu'ils ont trait à des questions de navigation et de marine marchande.

Le sénateur KINLEY: Monsieur le président, ce bill veut abroger certains statuts de Terre-Neuve qui sont pas contenus directement dans la loi de l'union. Cela abolit un service qui existe présentement. Comment entendez-vous maintenir ce service; en vertu de l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique, et cela devient automatiquement de la compétence du Canada?

M. FORTIER: Ils ont continué d'être en vigueur après 1949. Dois-je comprendre que votre question porte sur le fait qu'ils ont continué d'être en vigueur après 1949?

Le sénateur KINLEY: Non, cette clause au sujet des pilotes n'est pas comprise dans le détail de la loi de l'union.

M. FORTIER: Non, on ne l'a pas inclus, mais en vertu de l'article 3 de la Loi de l'union on mentionne que l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique s'appliquera à Terre-Neuve, et en vertu de cette loi certaines questions relèvent de la compétence fédérale tandis que d'autres relèvent de la compétence provinciale. La question de la navigation et de la marine marchande relève de la compétence exclusive du fédéral. Les statuts concernant le pilotage de même que d'autres statuts du bill relatifs aux ports publics sont en rapport avec la navigation et la marine marchande et par conséquent, après 1949, relèvent de la compétence exclusive du fédéral.

Le sénateur KINLEY: Comment allez-vous continuer votre service de pilotage? Va-t-on continuer ce service maintenant?

M. FORTIER: Après l'abrogation faite au moyen de cette loi, on se propose de s'occuper du pilotage dans la province de Terre-Neuve en conformité des clauses de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Le sénateur KINLEY: Est-ce que ce ne serait pas un bill portant affectation de deniers publics?

M. FORTIER: Je ne le pense pas, monsieur le sénateur.

Le sénateur KINLEY: Je ne sais pas, mais ce serait une dépense.

M. FORTIER: Les clauses de la Loi sur la marine marchande du Canada prévoient que le gouverneur en conseil peut constituer des autorités de pilotage dans les diverses circonscriptions de pilotage également établies par le gouverneur en conseil. Ces autorités de pilotage se composent de trois membres qui peuvent être des gens de l'endroit ou nommés par le ministre des Transports, mais il n'y a pas de dépense publique en cause en vertu des dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada en rapport au pilotage.

Le sénateur HAIG: Est-ce que les décrets et règlements faits en vertu des statuts provinciaux actuels continueront de s'appliquer en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada?

M. FORTIER: Ils continueront de s'appliquer après l'abrogation jusqu'à ce qu'on prenne une mesure soit pour modifier soit pour abroger ces règlements. La mesure visant à abroger les règlements actuels devrait maintenant être prise par le gouverneur en conseil.

Le sénateur HAIG: C'est du domaine fédéral?

M. FORTIER: Oui, sur le plan fédéral, par le gouverneur en conseil.

Le sénateur KINLEY: L'article 18 de la Loi de l'union dit:

Sous réserve des présentes clauses, toutes les lois en vigueur dans Terre-Neuve à la date de l'Union ou immédiatement avant ladite date y subsisteront comme si l'Union n'avait pas eu lieu, sauf néanmoins abrogation, abolition ou modification par le Parlement du Canada ou la Législature de la province de Terre-Neuve conformément à l'autorité du Parlement ou de la Législature, sous le régime des Actes de l'Amérique du Nord britannique, 1867 à 1946, et tous les décrets, règles et règlements d'exécution de l'une quelconque de ces lois subsisteront semblablement sous réserve de révocation ou de modification par l'organisme ou la personne qui a établi lesdits décrets, règles ou règlements, ou par l'organisme ou la personne qui a le pouvoir d'établir lesdits décrets, règles ou règlements après la date de l'Union, conformément à leur autorité respective prévue par les Actes de l'Amérique du Nord britannique, 1867 à 1946.

Voilà qui abroge quelque chose et ne crée rien. Cela détruit quelque chose; cela abroge nos lois sur le pilotage. Vous devez mettre quelque chose à la place.

M. FORTIER: Oui, sénateur.

Le sénateur KINLEY: Et cela va coûter de l'argent au Trésor fédéral.

M. FORTIER: Comme je viens de le signaler, il n'y a pas de disposition prévoyant une dépense de fonds publics dans les dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada, qui prévoit la constitution de ces autorités de pilotage. Elles s'administrent elles-mêmes et leurs frais sont prélevés sur les droits de pilotage que l'on perçoit.

Le sénateur KINLEY: Est-ce volontairement ou par oubli qu'on a omis cela dans la loi de l'Union? Il y avait une disposition spéciale concernant les pêcheries, et on a dû continuer ainsi pendant cinq ans. On n'y mentionne pas le pilotage. C'est pourquoi je pense, selon certains renseignements reçus, que cela s'appliquerait. Je ne vois rien pour l'empêcher sauf si c'était un bill portant dépense de deniers publics.

M. FORTIER: Même s'il y avait des fonds publics en jeu dans le bill par suite de l'abrogation de ces statuts, l'abrogation elle-même en vertu du bill ne prévoit pas automatiquement la création de circonscriptions de pilotage à Terre-Neuve en vertu de la Loi sur la marine marchande. Il faudra que le gouverneur en conseil le fasse, en vertu de la Loi sur la marine marchande.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fortier, quelle est la véritable situation en ce moment en ce qui concerne ces ports de Terre-Neuve, par exemple ceux de St-Jean et de Port-aux-Basques? Quelle est l'autorité administrative et en vertu de quelle loi exerce-t-on ce pouvoir? Est-ce en vertu de la Loi sur la marine marchande?

M. FORTIER: On l'exerce actuellement en vertu des statuts de Terre-Neuve qui sont mentionnés dans les articles 1 et 3 du bill.

Le PRÉSIDENT: Je pensais que le sénateur Cook nous avait dit que la Loi fédérale sur la marine marchande était entrée en vigueur.

M. FORTIER: Oui, monsieur le président.

Le sénateur COOK: C'est exact, mais cela prévoit tout sauf la Partie VI qui doit être proclamée. La Partie VI de la Loi sur la marine marchande n'est pas en vigueur à Terre-Neuve, est-ce exact?

M. FORTIER: Monsieur le président, on a proclamé en 1949 que la Loi sur la marine marchande entrerait en vigueur à Terre-Neuve, sauf la Partie VI concernant le pilotage. En 1953 on a apporté une modification à la Loi sur la marine marchande, qui prévoit que la Partie VI de la loi concernant le pilotage entrera en vigueur à Terre-Neuve au moment de la proclamation. Il n'y a pas eu de proclamation, mais on se propose, après que ces statuts de Terre-Neuve concernant le pilotage auront été abrogés, de proclamer que la Partie VI de la loi entre en vigueur à Terre-Neuve.

Le PRÉSIDENT: Alors ce sera une affaire de peu de temps: vous allez annuler ces lois et proclamer l'article de la Loi sur la marine marchande qui traite du pilotage?

M. FORTIER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Je crois que c'est suffisamment clair.

Le sénateur KINLEY: On dirait que la province de Terre-Neuve devra proclamer une loi. Elle devra adopter une mesure, il me semble, ou alors le gouvernement fédéral peut en adopter une.

Le PRÉSIDENT: Le gouvernement fédéral le peut, vu que c'est maintenant une question qui relève de la compétence fédérale.

Le sénateur KINLEY: Cela relève de la Loi sur la marine marchande, mais que va-t-on faire dans l'intervalle, jusqu'à ce qu'on obtienne le pouvoir approprié, après l'abrogation de la loi?

M. FORTIER: Les diverses commissions de pilotage de certains ports de Terre-Neuve relèvent depuis 1949 de la compétence du ministère des Transports, mais elles ont été plus ou moins inactives. Certains des commissaires ont démissionné, d'autres sont morts, et on n'a rien fait encore pour les remplacer, étant donné que lorsque la Loi sur la marine marchande, les dispositions concernant le pilotage dans la loi sur la marine marchande, seraient proclamées en vigueur à Terre-Neuve, ces diverses commissions seraient constituées de nouveau en vertu de la loi sur la marine marchande.

Le sénateur KINLEY: Qui perçoit les droits de pilotage actuellement? À quel trésor sont-ils destinés?

M. FORTIER: Je ne peux pas répondre à cela, mais le capitaine Jones m'accompagne, et il pourrait peut-être vous répondre.

Le sénateur KINLEY: Vous ne voudriez pas créer une situation où personne n'a d'autorité. Le port de Saint-Jean est assez compliqué.

Le PRÉSIDENT: Capitaine Jones, auriez-vous la bonté de répondre à cette question?

Le capitaine D. R. Jones, de la division nautique et du pilotage, du ministère des Transports: Ils sont perçus par l'autorité locale sur le pilotage. Le revenu est perçu par l'autorité locale en matière de pilotage, qui s'en sert pour payer les frais et rémunérer les pilotes.

Le sénateur KINLEY: Est-ce que les pilotes ont maintenant une échelle de salaire?

Le capitaine JONES: Ils n'ont pas de salaire; ils ont un éventail d'honoraires. On n'a pas en ce moment l'intention de faire de changement. On n'envisage rien du genre à l'heure actuelle.

Le sénateur KINLEY: Y-a-t-il un bon service de pilotage là-bas?

Le capitaine JONES: Oui, ce sont plutôt de petits ports. Il y a deux pilotes dans la plupart d'entre eux, un seul dans un autre, et Saint-Jean en possède neuf.

Le sénateur REID: Une fois ce bill adopté, dans quelles conditions travailleront les pilotes?

Le capitaine JONES: De la même façon qu'ils ont toujours travaillé. Ils reçoivent leurs permis de l'autorité locale. Ces permis seront renouvelés et ils opéreront de la même façon que maintenant.

Le sénateur KINLEY: Quelle doit être la jauge d'un navire pour qu'intervienne un pilote à Saint-Jean?

Le capitaine JONES: Les droits de pilotage sont perçus selon des tarifs. Ils ne sont pas perçus suivant la jauge.

Le sénateur KINLEY: Est-ce que tous les navires doivent prendre un pilote?

Le capitaine JONES: Non, on en accorde l'exemption habituellement selon la nature du commerce auquel se livre le navire, et aussi selon la nationalité.

Le sénateur KINLEY: Les navires de pêche ne prennent pas le pilote?

Le capitaine JONES: Les navires de pêche à Saint-Jean ne prennent pas nécessairement de pilote, mais ils doivent payer des droits de pilotage.

Le sénateur KINLEY: Et les navires étrangers, portugais, français et espagnols, doivent-ils tous payer droits de pilotage?

Le capitaine JONES: Oui.

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

Le sénateur ROEBUCK: J'aimerais avoir une explication sur un point que j'ai soulevé à la Chambre haute. Je suis arrivé un peu en retard, peut-être de cinq minutes, et on en a peut-être parlé durant mon absence. Au sénat le sénateur Cook nous a dit que le deuxième de ces bills, intitulé *Outport Pilots and Pilotage Act*, qui se trouve maintenant dans les Statuts révisés de Terre-Neuve, 1952, a été adopté après la confédération de Terre-Neuve, et par conséquent dépassait la compétence de Terre-Neuve, auquel cas il n'a aucune valeur. Nous nous proposons donc d'abroger une loi qui n'existe pas.

Le sénateur McCUTCHEON: La loi existe.

Le sénateur ROEBUCK: On l'a adoptée sans aucun pouvoir. On l'a adoptée alors que le pouvoir en rapport avec ces questions appartenait au gouvernement du Canada et ne relevait pas de la compétence de Terre-Neuve. J'ai posé cette question parce que j'aimerais que le témoin nous dise pourquoi nous faisons quelque chose qui, je crois, est très inhabituel. Je ne me rappelle pas que le pouvoir fédéral ait jamais abrogé une loi d'un gouvernement provincial, et je n'ai certainement jamais eu connaissance que nous ayons abrogé une loi qui n'existe pas ou qui n'est pas valide et qui ne pourrait pas être appliquée dans les tribunaux de Terre-Neuve, où elle serait déclarée inconstitutionnelle. Pourquoi nous devrions maintenant entreprendre de l'annuler, c'est ce que je ne peux comprendre. Comme je l'ai dit, je n'ai jamais rien vu de la sorte, et c'est pourquoi j'aimerais que le témoin nous dise ce qu'il en pense.

M. FORTIER: Monsieur le sénateur, la raison pour laquelle nous abrogeons ces statuts qui ont été révisés par Terre-Neuve en 1952 c'est que l'objet de ces statuts relève maintenant de la compétence fédérale en vertu de la Loi de 1949 sur l'union de Terre-Neuve au Canada. Selon les conditions de cette union on déclarait que l'Acte de l'Amérique du Nord britannique s'appliquait à Terre-Neuve.

Le sénateur ROEBUCK: Alors cela nous donne compétence sur les lois précédentes de cette catégorie de la Législature de Terre-Neuve. Cela en a fait des

questions fédérales. Mais cela ne s'applique pas à la deuxième de ces lois, quand elle a été remise en vigueur dans les statuts révisés de Terre-Neuve. A ce moment-là la loi dont vous parlez ne s'appliquait pas. En ce moment je m'intéresse seulement à la deuxième de ces deux lois mentionnées à l'article 1. Nous avons parfaitement le droit de légiférer en ce qui concerne la première de ces lois. Celle-là a été placée sous notre compétence par l'entente, mais la deuxième loi a été adoptée après l'entente.

M. FORTIER: L'explication est la suivante; en ce qui concerne la deuxième loi, celle qui a été adoptée en 1952, et incluse dans les statuts révisés, la revision se faisait par une abrogation et une remise en vigueur du statut existant.

Le sénateur ROEBUCK: Chose qui dépassait la compétence de la province de Terre-Neuve.

M. FORTIER: C'est le point de vue que nous adoptons à cause des dispositions de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. La question relevait de la compétence fédérale, et c'est pourquoi en nous occupant des statuts d'avant la Confédération nous avons dû également nous occuper de statuts d'après la Confédération. On a fait la même chose au sujet d'une loi du gouvernement fédéral, chapitre 38, en 1963, loi abrogeant le *Newfoundland Savings Bank Act*. On a suivi la même procédure pour l'abroger. Nous mentionnons à la fois le statut qui précède l'union et les statuts qui suivent l'union. On a aussi fait cela en rapport avec un autre statut adopté par le gouvernement fédéral en 1959, chapitre 49, loi abrogeant certaines lois de Terre-Neuve sur la pêche.

Le sénateur ROEBUCK: Donc il y a des précédents.

Le PRÉSIDENT: Je suppose, monsieur Roebuck, que lorsque les autorités de Terre-Neuve en sont venues à réviser leurs statuts existants en 1952, on a dû trouver un certain nombre de statuts existants qui relevaient de la compétence fédérale à ce moment-là, mais qui n'avaient pas été abrogés par l'autorité fédérale. On voit difficilement comment on aurait pu agir autrement qu'elles n'ont agi. La seule chose qu'on aurait pu faire d'autre aurait été de procéder à la revision de statuts, les plaçant avec les statuts révisés en attendant que l'autorité fédérale les abroge. C'est une question sans portée pratique.

Le sénateur ROEBUCK: Assurément, et nous avons peut-être raison de nous en occuper. Mais certaines gens agissent peut-être selon des lois qui ne sont plus en vigueur, et bien qu'elles ne soient plus en vigueur, et ne s'appliquent plus, c'est pourtant une question importante que je soulève.

Le PRÉSIDENT: Certainement.

Le sénateur ROEBUCK: Je ne sais pas si nous devrions établir un précédent en abrogeant des lois provinciales.

Le PRÉSIDENT: Il semble qu'il y ait déjà deux précédents.

Le sénateur ROEBUCK: Je suppose que cela ne fera aucun tort.

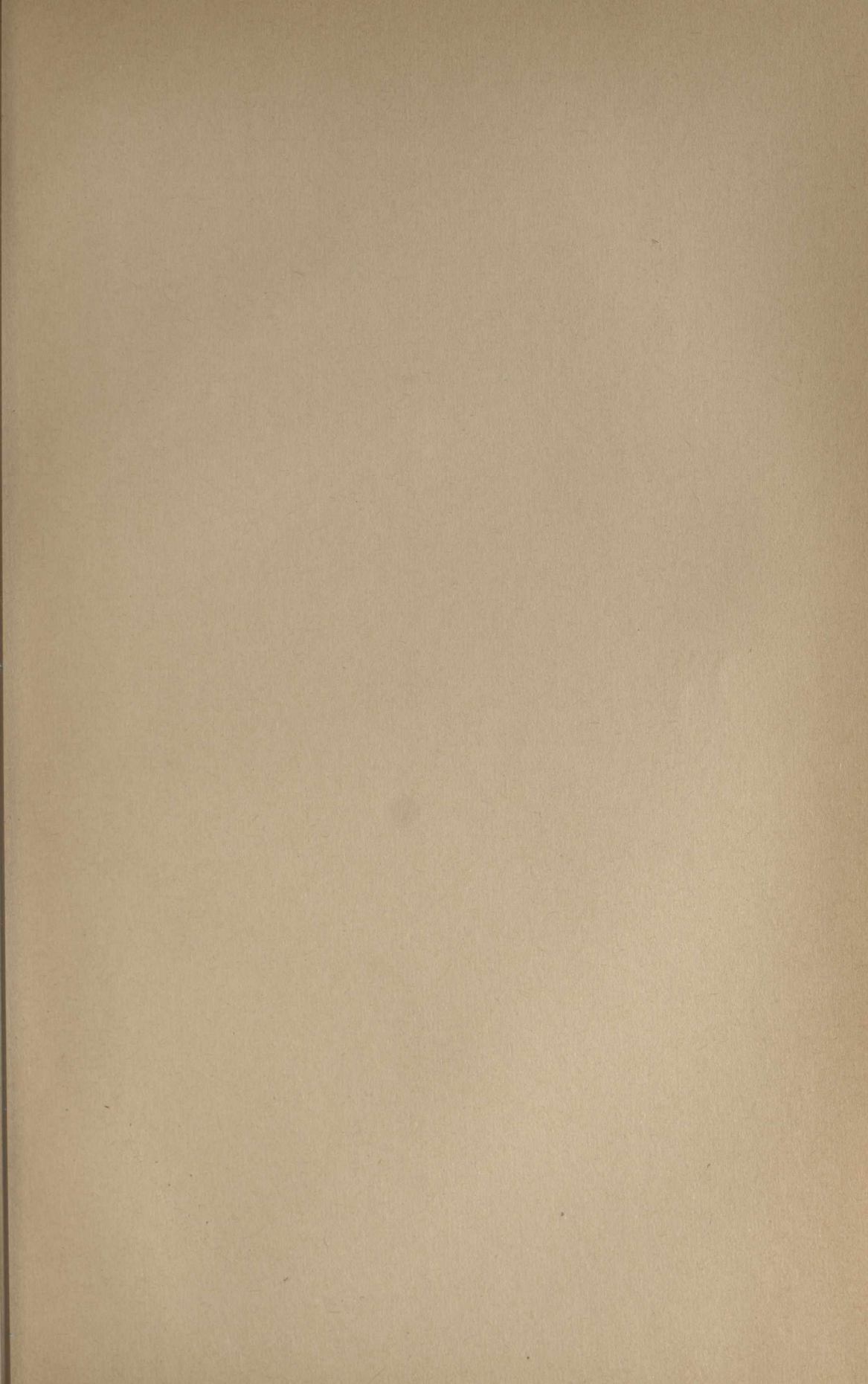
Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions de la part du Comité? Le Comité désire-t-il adopter le bill?

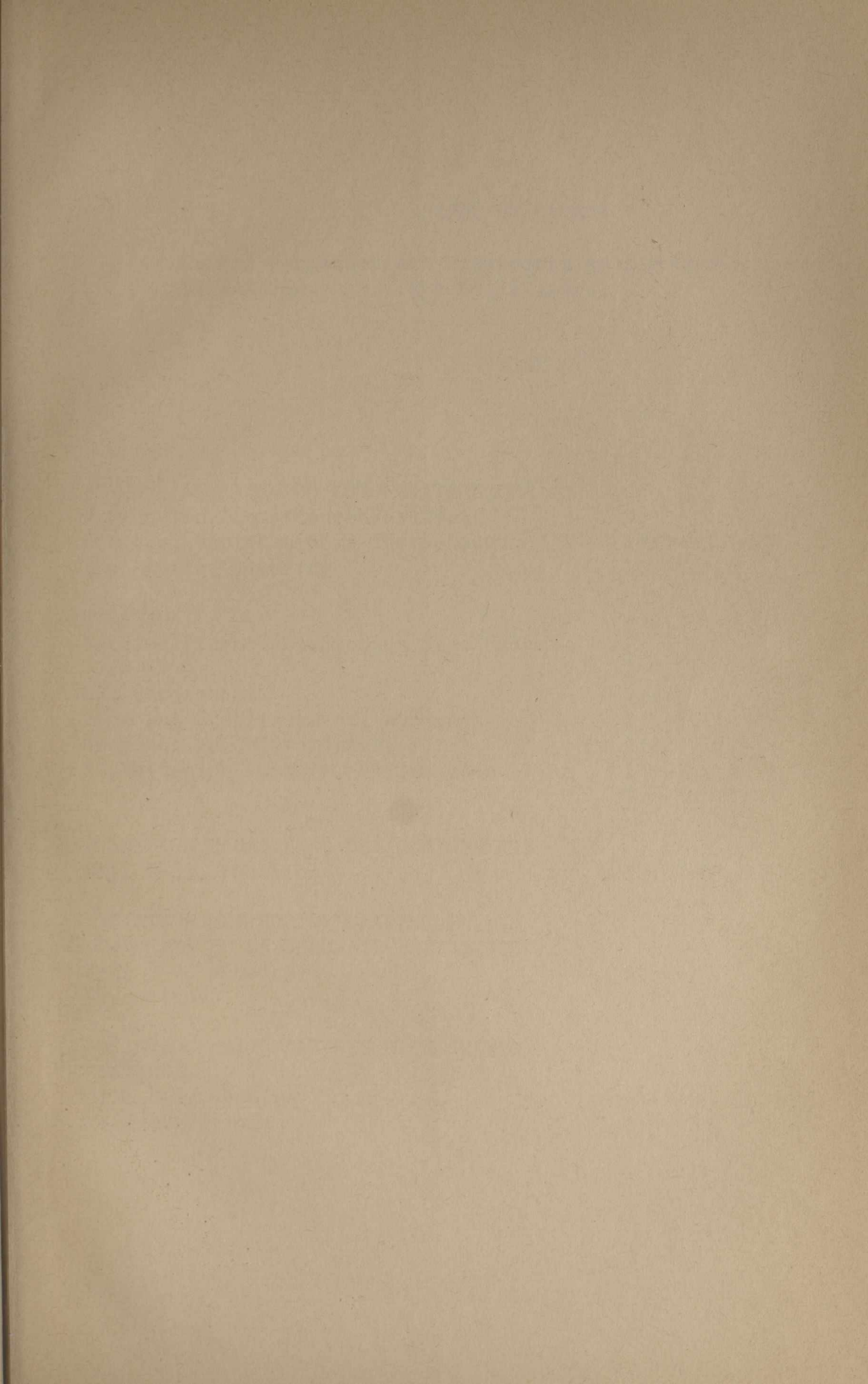
Le sénateur KINLEY: Cela semble très bien. Ce n'est pas un bill financier. Cela ne causera pas de dépenses.

Le sénateur SMITH: (*Queens-Shelburne*): Monsieur le président, je propose que nous fassions rapport du bill sans modification.

Le PRÉSIDENT: On propose que nous fassions rapport du bill sans modifications. Ceux qui sont pour?

Des VOIX: Entendu.





SÉNAT DU CANADA

Comité permanent des Transports et des Communications
2e Session, 26e Législature, 1964-1965

INDEX

	PAGE
ACTE DE L'AMÉRIQUE DU NORD BRITANNIQUE	
Navigation, compétence Parlement	5:9
Statuts, application à Terre-Neuve	14:8-9,11-2
Transports, autorité	13:45-7
AIR CANADA	
Besoins financiers, inclus dans budget	
CN	2:8,21
CN, séparation	2:22
Dépenses établissement, emprunts	2:8-9,11
Emprunts au CN, intérêts	2:21
Exploitation, nature, désignation	1:9-13; 2:8,24; 3:7-8
ASSOCIATION CANADIENNE DES CAMIONNEURS	
Bill S-33, position	12:27-33; 13:45-7
ASSOCIATION DES PROPRIÉTAIRES DE REMORQUEURS DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE	
Bill S-7, mémoire	6:50-3
Historique	6:50
ASSOCIATION NATIONALE DES MÉCANICIENS DE NAVIRES	
Bill S-7, mémoire	6:40-8
Recommandations	6:47-8

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
THE EAST ASIAN LIBRARY
540 EAST 57TH STREET
CHICAGO, ILL. 60637

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
THE EAST ASIAN LIBRARY
540 EAST 57TH STREET
CHICAGO, ILL. 60637

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
THE EAST ASIAN LIBRARY
540 EAST 57TH STREET
CHICAGO, ILL. 60637

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
THE EAST ASIAN LIBRARY
540 EAST 57TH STREET
CHICAGO, ILL. 60637

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
THE EAST ASIAN LIBRARY
540 EAST 57TH STREET
CHICAGO, ILL. 60637

	PAGE
BALDWIN, M. R.J., SOUS-MINISTRE TRANSPORTS Bj11 S-7	5:11-2,19-23,28, 32; 7:84-5; 8: 139-41,143
BANQUES D'ÉPARGNE DE LA PROVINCE DE TERRE-NEUVE, LOI ABROGEANT LOI Adoption, abrogation	14:7-8,12
BILL C-2, LOI CONCERNANT LA LOI SUR LES LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA	
Amendements	
Art. 2 -	1:5,12-3
Art. 3 -	1:5,13
Art. 4 -	1:5,13
But	1:9-10
Deuxième lecture, amendement, retiré	1:3
Rapport au Sénat avec amendements	1:5,13
BILL C-137, LOI AUTORISANT PRESTATION FONDS POUR DÉPENSES ÉTABLISSEMENT DES CHEMINS DE FER NATIONAUX (1-1-64 - 30-6-65) ET GARANTIE, PAR SA MAJESTÉ DE VALEURS ÉMISES PAR COMPAGNIE CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA	
Amendements	
Art. 3 -	2:5,24-5
Art. 4 -	2:5,24-5
Art. 6 -	2:5,24-5
Art. 10 -	2:5,24-5
But	2:8-9
Rapport au Sénat, avec amendements	2:5,25
Rapport au Sénat, sans amendement, examen supplémentaire	3:5,8
Renvoi au Comité pour examen supplémen- taire	3:7-8

LEWIS, H. E. J., FOUR-MINUTE TRANSPORT

Will say

1-19-12

REPORTS OF THE BOARD OF THE

TRANS-CONTINENTAL

Aboriginal Education

1-19-12

Bill C-2, THE CONSERVATION LAWS

AND THE TRANS-CANADA

Amendments

1-19-12

Art. 1

1-19-12

Art. 2

1-19-12

Art. 3

1-19-12

Art. 4

1-19-12

Report on the

Report on the

Report on the

Report on the

Report on the

Report on the

Report on the

Report on the

1-19-12

Art. 5

1-19-12

Art. 6

1-19-12

Art. 7

1-19-12

Art. 8

1-19-12

Report on the

Report on the

Report on the

Report on the

1-19-12

Art. 9

BILL S-4, LOI CONCERNANT PONT INTERNATIONAL
AU-DESSUS RIVIÈRE SAINTE-CLAIRE, CONNU SOUS
NOM DE PONT "BLUE WATER"

Amendements

Art. 23 -	4:5,15
Art. 24 -	4:6,15
Art. 25 -	4:6,15-6
But	4:9-10
Rapport au Sénat, avec amendements	4:5-6,19

BILL S-7, LOI MODIFIANT LA LOI SUR LA
MARINE MARCHANDE DU CANADA

Amendements

Art. 3 -	8:109,124-5
Art. 3 - retiré	5:23
Art. 5 -	8:109-10,114,127-8
Art. 32 -	8:110,137-8
Art. 35 -	8:110,141-2
Discussion	
Art. 2 -	5:8-9,21-2; 7:80-4; 8:129
Art. 3 -	5:9-12,23-31; 7:80,84-9; 8:113-28
Art. 4 -	5:14-5; 6:40-64; 8:129-30
Art. 5 -	5:11-3; 7:80-1,89-94; 8:113-5,125-8
Art. 28 -	5:15-6; 8:134
Art. 29 -	5:16; 8:135-6
Art. 30 -	5:16-7,22-3; 8:136
Art. 31 -	8:136-7
Art. 32 -	6:72-3; 8:137-8

BILL S-7, LOI MODIFIANT LA LOI SUR LA
MARINE MARCHANDE DU CANADA (Suite)

Discussion (Suite)

Art. 33 -	8:138
Art. 35 -	5:17-20; 6:64- 71; 7:94-5; 8: 139-42
Association des propriétaires de remor- queurs de la Colombie-Britannique, mémoire	6:50-3
Association nationale des mécaniciens de navires, mémoire	6:40-8
But	5:8,13
Canadian Shipbuilding and Engineering Limited, position	6:68-71
Conseil canadien des pêcheries, mémoire	7:95-8
Correspondance reçue	6:38-40
Rapport au Sénat, avec amendements	8:110,143
Sources	5:20
United Fishermen and Allied Workers' Union, mémoire	7:79-81
Upper Lakes Shipping Limited, mémoire	6:64-6

BILL S-10, LOI PRÉVOYANT L'ÉTABLISSEMENT
DE COMMISSIONS DE PORT

Amendements

Art. 17(2) -	9:5,22-6
Art. 27 -	9:5,23,26-7
Art. 30(2) -	9:5-6,23,27-9; 10: 33,37-8
Discussion	
Art. 3 -	9:21
Art. 4 -	9:14-5
Art. 8 -	9:15
Art. 10 -	9:15
Art. 15 -	9:15-7

	PAGE
BILL S-10, LOI PRÉVOYANT L'ÉTABLISSEMENT DE COMMISSIONS DE PORT (Suite)	
Discussion (Suite)	
Art. 17 -	9:11,22-6
Art. 27 -	9:20,23,26-7
Art. 30(2) -	9:11,14-5,18-20, 22-3,27-9; 10:37- 8
But	9:9-10,14,18
Correspondance	9:7-8,23-4
Rapport au Sénat, avec amendements	9:5-6,29; 10:38
Villes, opposition, exclusions	9:9-10
BILL S-21, LOI AUTORISANT CONSTRUCTION ET ENTRETIEN D'UN PONT SUR SAINT-LAURENT, ENTRE CITÉ SAINTE-FOY, ... ET MUNICIPALITÉ SAINT-NICOLAS ...	
But	11:7-8
Rapport au Sénat, sans amendement	11:5,12
Rédaction	11:7-8
BILL S-33, LOI CONSTITUANT EN CORPORATION LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU TERMINUS D'OTTAWA	
Amendements	
Art. 9 -	13:41,54
Art. 10 -	13:41,54
Discussion	
Art. 7 -	13:53
Art. 9 -	12:28-31,34-7
Art. 10 -	12:30-3,35-7; 13: 44-53
Art. 19 -	12:33,37; 13:45-8
Rapport au Sénat, avec amendements	13:55

BILL S-40, LOI ABROGEANT CERTAINES LOIS
DE LA PROVINCE DE TERRE-NEUVE RELATIVES
AUX PORTS ET AU PILOTAGE

But	14:8
Rapport au Sénat, sans amendement	14:5,12
Statuts révisés 1952, pouvoir abrogation	14:7

BLAIN, M. G.F., VICE-PRÉSIDENT POUR
ORGANISATION ET DÉVELOPPEMENT, UPPER
LAKES SHIPPING LTD.

Bill S-7	6:64-7
----------	--------

BULLBROOK, M. JAMES, CONSEILLER JURIDIQUE
DU VILLAGE DE POINT EDWARD

Bill S-4	4:16-8
----------	--------

BULLOCK, M. G.F., SECRÉTAIRE, CANADIAN
MERCHANT SERVICE GUILD

Bill S-7	6:61-4; 7:93-5
----------	----------------

BURNS, M. E.P., AGENT DE LIAISON,
COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX
DU CANADA

Bill S-33	12:14-6,24-7
-----------	--------------

CABOTAGE

Commission Spence, rapport	5:18
Convention entre pays Commonwealth sur navigation	5:17-8
Enregistrement, critères émission au Canada et étranger	5:17,19; 6:68-70; 8:139-40
Grands Lacs, Saint-Laurent	
Navires britanniques, restrictions, concurrence	5:17-9; 6:65-9; 8:140-1

	PAGE
CABOTAGE (Suite)	
Grands Lacs, Saint-Laurent (Suite)	
Réservé navires immatriculés Canada	5:17-9; 6:64-8, 70; 7:94-5; 8: 139-41
Zone réservée, limites	5:17,19; 6:64-5, 68; 8:140
Navires étrangers	
Exemptions, pouvoir gouverneur en conseil	5:19; 8:139
Interdictions, concurrence	5:17-9; 6:65-9
Vieux navires, utilisation	5:17-9; 6:68-70; 8:139
Réciprocité Canada-États-Unis	5:19-20
Voyages, catégories	6:41,63
CAMIONNAGE	
Services, autorité	12:28-36; 13:45-7
CANADIAN SHIPBUILDING AND ENGINEERING LIMITED	
Bill S-7, position	6:68-71
Chantiers, production	6:68
CAVEY, M. J.H.W., CHEF, DIVISION DES PORTS ET DES BIENS IMMOBILIERS, MIN. TRANSPORTS	
Bill S-7	8:135-6
CHAMBERS, M. S.L., COMMISSAIRE, PORT DE FRASER-NORD	
Bill S-10	9:14-8,29
CHEMIN DE FER DU TERMINUS D'OTTAWA, LOI	
Dispositions semblables Loi sur terminus Toronto	13:48

CHEMIN DE FER DU TERMINUS DE TORONTO, LOI Dispositions, applicables terminus Ottawa	13:48
CHEMINS DE FER Cours de triage, "Lebreton Flats", expropriation	12:17-8,20,22
Cours de triage Walkley, accès, exploi- tation	12:25
Déplacements Approbation, plan CCN	12:8-9
Comité conjoint Parlement sur Commission district fédéral, propositions	12:9-10
Conséquences	12:8-9
Industries, conséquences	12:20
Pont Macdonald-Cartier, accès	12:11
Queensway, construction	12:11
Subdivision Beachburg	12:10-1,23-5
Carleton Place	12:10,17
Renfrew	12:9,11
Sussex	12:10-1
Gare actuelle, accès, difficultés pour trains	12:24-5
Nouvelle gare Union Aspect, installations	12:26-7
Coûts déplacement	12:21-2
Délai construction	12:21; 13:55
Site, avantages, accessibilité par voyageurs et par trains	12:9-10,12-7
Passages à niveau, élimination, voies étagées, sécurité	12:8,23-6
Section pont Hurdman - pont Alexandria, abandon	12:10
Services de camionnage et autres trans- ports, monopole, autorité	12:28-36; 13:45- 50

	PAGE
CHEMINS DE FER (Suite)	
Subdivision Prescott, rénovation	12:20
Télécommunications, télégraphe, téléphone, pouvoirs	12:33
Usagers, enquête	12:13-6
CHEMINS DE FER, LOI	
Chemins de fer, rôle, pouvoirs	13:51-2
Dispositions, assujettissement Compagnie Terminus d'Ottawa	12:30-1
Téléphone, exploitation, pouvoirs compagnies chemin de fer	12:33
CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA, LOI	
Transport, camionnage, autorité	12:28-30,33,36; 13:45-8,51-2
CLARK, LT. GEN. S.F., PRÉSIDENT, COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE	
Bill S-33	12:7-14,17-24; 13:44,52-3
CLEEVELY, M. W.G., COORDONATEUR, BUDGET DES IMMOBILISATIONS, CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA	
Bill C-137	2:10-8,24
CLIFFE, M. H.L., ASSOCIATION DES PROPRIÉTAIRES DE REMORQUEURS DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE	
Bill S-7	6:54

	PAGE
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE	
Aéroport, accès, promenade	12:21,23
Conseil de ville, coopération	12:23
Édifices entourant gare actuelle, expropriations	12:24
Gare, expropriation, réaménagement, coûts	12:22
Gare Union, vieux site, réaménagement, plans Parkin, financement	12:18-20
Industries, voies évitement, aménagement nouveaux terrains	12:20
Installations ferroviaires, plan directeur Greber	12:8-13,18
Queensway, droits de passage	12:22-3
Route reliant pont Macdonald-Cartier au Queensway, projet	12:11-2
Vieille gare, propriété	12:12-3
Voyageurs, nombre, statistiques	13:44
COMMISSION DES CHEMINS DE FER	
Camions, autobus, téléphone, pouvoirs	12:32-3
COMMISSION DES PORTS NATIONAUX	
Administration, changement	9:16
COMMISSION DES TRANSPORTS DU CANADA	
Passages à niveau, autorité	12:8-9
Pont <i>Blue Water</i> , péage, révision	4:12
Subdivision Sussex, abandon, approbation	12:11
COMMISSION DU PORT DE FRASER-NORD, LOI	
Fonctionnement, pouvoir	9:16

COMMISSIONS DES PORTS

Commissaires, droits, abrogation, consentement conseils municipaux	9:9-10
Commission, dissolution par proclamation, avis	9:10-5,20,22-3,26-7
Commission régionale, membres	9:10-2
Création	9:21
Fonctionnaire administratif supérieur, traitement	9:15
Fraser-Nord	
Autonomie locale, préservation	9:22
Biens, acquisition, pouvoirs, limites	9:15
Bill S-10, demande exclusion, lettres, position	9:8,14-9
Bornes, changement	9:14-5
Plage, location, loyers	9:16
Revenus, réserves, surplus	9:15-9
Situation financière	9:17-9
Gouverneur en conseil, pouvoirs	9:10-5,22-3,26-9
Lois privées, abrogation	9:9-10
Municipalités	
Consultation, droits	9:10-2,14,19-20, 23,27-9; 10:37-8
Vérification livres, pouvoir	9:20-6,29
New-Westminster, membres	9:28
Nouvelle loi, dispositions	9:10
Oshawa	
Bill S-10, position	9:9-11
Comptabilité et registres, vérification	9:10-3,20-6
Municipalité, consultation	9:10-3,19,27
Revenus, profits	9:13
Terrains, aménagement portuaire, financement	9:13
Terrains, titres propriété, adminis- tration	9:10,12-3
Villes, opposition Bill S-10, exclusions	9:9-10

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU TERMINUS
D'OTTAWA

Conseil administration	13:53
Exploitation nouvelle gare, plan	12:25
Ligne commune CN-CP, Hawthorne Junction, fonctionnement	12:25
Opérations, concentration, simplification	12:9
Rapports, références	12:8
Terminus de transport, exploitation, limites	12:28-32,34-5,37; 13:44,47-8,50-3

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU TERMINUS
DE TORONTO

Services, pouvoirs	13:48-50
--------------------	----------

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU PACIFIQUE-
CANADIEN

Camionnage, services, exploitation	12:28-30; 13:51-2
Déplacement voies	
Subdivision	
Carleton Place	12:10,17
Sussex	12:10-1
Gare actuelle, accès, difficultés	12:24-5
Hôtels	12:17
Hull, service	12:17-8
Ligne de la rive nord, Montréal-Ottawa, tracé	12:21
Nouvelle gare Union, site, avantages, accès	12:16-7,25

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX
DU CANADA

Actions privilégiées, émission	2:10
Air Canada, séparation	2:22
Budget	
Air Canada inclus	2:8,21

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX
DU CANADA (Suite)

Budget (Suite)

Charges invariables, dette capitalisée	2:21
Compagnies affiliées, placements	2:19
Déficits, montants prévus	2:10-1,20-1
Dépenses établissement, prestation fonds, financement interne, autori- sation	2:8-13,21,24
Embranchements, construction	2:15
Gare triage de Toronto	2:12
Grandes gares, Saskatoon	2:14
Hôtels	2:16-7
Matériel neuf, wagons, achat	2:15-6,24
Présentation, obligation, retard étude par Parlement	2:8,11,13-4
Projets, dépenses prévues	2:13
Région Montagnes, amélioration voies	2:12-3
Région Saint-Laurent, foire inter- nationale	2:14
Déficits d'administration	2:20-1
Dépenses administration, avances fonds	2:10
Déplacement voies	
Subdivision Beachburg	12:10-1,23-4
Subdivision Renfrew	12:9,11
Emprunts pour Air Canada, intérêts	2:21
Gare actuelle, accès, difficultés	12:24-5
Hôtels, administration, rentabilité, renovation	2:16-9; 12:15-6
Nouvelle gare, accès	12:25
Obligations, valeurs, remboursements, ré-émissions	2:19
<i>Ocean Limited</i> , horaire	2:7,23
Pine Point, construction	2:12-3
Projets, financement externe, emprunts	2:9
Régions, limites	2:14

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX
DU CANADA (Suite)

Restaurants, règlements sanitaires	13:50-1
Revenus, sources	2:10,12
Services de camionnage, exploitation, <i>Canadian National Transportation Limited</i>	12:28-30,33-7; 13:46-9
Situation financière, refinancement	2:19-20
Trans-continental, trains passagers, service	2:22-3
Usine de potasse, Saskatchewan, exploi- tation	2:16
Voyageurs, nombre, but, étude	12:13-6; 13:43

CONSEIL CANADIEN DES PÊCHERIES

Associations membres	7:95-6,98-9,104
Bill S-7, mémoire	7:95-8
Certificat obligatoire, consultations, projets	7:97-102,104

CONSEIL DES INDUSTRIES FORESTIÈRES DE
LA COLOMBIE-BRITANNIQUE

Bill S-10, position	9:22
---------------------	------

CONVENTION ENTRE LES PAYS DU COMMONWEALTH
SUR LA NAVIGATION

Cabotage, restrictions	5:17-8; 8:139-40
------------------------	------------------

CONVENTION INTERNATIONALE POUR PRÉVENTION
POLLUTION DES EAUX PAR HYDROCARBURES

Modifications	5:15-6; 8:134
---------------	---------------

CONVENTION INTERNATIONALE POUR SAUVEGARDE
DE LA VIE HUMAINE EN MER

Révision, conférence internationale,
nouvelles dispositions

5:8; 8:131-4

CONVENTION INTERNATIONALE RELATIVE À
LIMITATION RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES
DE NAVIRES OCÉANIQUES

Modifications loi

5:17; 6:71-2; 8:
136-9,142

COOK, M. R.F., PRÉSIDENT SECTION 425,
SECTION OFFICIERS DE MARINE, CANADIAN
BROTHERHOOD OF RAILWAY, TRANSPORT AND
GENERAL WORKERS

Bill S-7

6:40,46,49

COOPER, M. G.M., AVOCAT GÉNÉRAL, CHEMINS
DE FER NATIONAUX DU CANADA

Bill C-137

Discussion

2:9-24

Exposé

2:8-9

CUMYN, M. ALAN, CHEF, DIRECTION DES
RÈGLEMENTS DE LA MARINE, MIN. TRANSPORTS

Bill S-7

Discussion

6:56-7,63

Exposé

6:54-6

ÉVALUATION, LOI SUR

Village Point Edward, installations pont
Blue Water

4:17-8

FORTIER, M. JACQUES, AVOCAT-CONSEIL, MIN.
TRANSPORTS

Bill S-21

10:7-9,11

Bill S-40

14:7-12

	PAGE
FOY, M. W.F., DÉPUTÉ (LAMBTON-OUEST) Bill S-4	4:16
GAZDIK, M. JULIAN, CONSEILLER, ASSOCIATION CANADIENNE DES CAMIONNEURS, INC. Bill S-33	12:27-33; 13:45-7
GRANDY, M. J.G., SECRÉTAIRE ADJOINT DU CABINET Bill S-4	4:8-12,19
GREAVES, M. R.G., PRÉSIDENT NATIONAL, ASSOCIATION NATIONALE DES MÉCANICIENS DE NAVIRES DU CANADA Bill S-7 Discussion Exposé	6:49-50,57-8 6:40-8
HOPKINS, M. E. RUSSELL, LÉGISTE ET CONSEILLER PARLEMENTAIRE Bill C-137 Bill S-4 Bill S-33	2:24-5; 3:7-8 4:15,19 13:54
HYNDMAN, M. A.S., ASSOCIATION DU BARREAU CANADIEN Bill S-7	6:71-3
JONES, CAPITAINE D.R., DIVISION DU PILOTAGE, MIN. TRANSPORTS Bill S-40	14:10-1

KENDALL, M. G.T., AGENT EN CHEF DU SERVICE BUDGÉTAIRE, SOCIÉTÉ AIR CANADA Bill C-137	2:21
LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA	
Changement nom, coût, procédure	1:10-1; 2:8,24; 3:7-8
Déficits d'administration	2:20
Exploitation, nature, désignation	1:9-13; 2:8,24; 3:7-8
Publicité, dépenses	1:11
LINDSAY, M. J.R.A., ASSOCIATION DES PROPRIÉTAIRES DE REMORQUEURS DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE Bill S-7	
Discussion	6:53-4, 58-60
Exposé	6:50-3
LOWREY, M. R., PRÉSIDENT, CANADIAN SHIPPING AND ENGINEERING LTD. Bill S-7	6:67-71
McDONALD, M. D.L., DIRECTEUR, DIVISION URBANISME ET BIENS IMMOBILIERS, COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE Bill S-33	12:13-4
MacDOUGALL, M. J.W.G., C.R., SOLLICITEUR GÉNÉRAL, COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA Bill S-33	12:34-7; 13:47- 51,53-4

PAGE

MacGILLIVRAY, M. R.R., AVOCAT CONSEIL
ADJOINT, MIN. TRANSPORTS

Bill S-7

7:82-4,89,94; 8:
113-5,123-42

McGREGOR, M. GORDON R., PRÉSIDENT,
LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

Bill C-2

1:9-13

McINTYRE, M. G. DOUGLAS, AVOCAT, DIVISION
DES DOUANES, MIN. REVENU NATIONAL

Bill S-4

4:14-5

McNEELY, M. E.G., AVOCAT DE LA VILLE
D'OSHAWA

Bill S-10

Discussion

Exposé

9:11-3,22,29
9:9-11

McQUARRIE, M. J.L., CONSEILLER DES
CHEMINS DE FER, COMMISSION DE LA CAPITALE
NATIONALE

Bill S-33

12:17

MANNING, M. W.J., DIRECTEUR, SERVICES
DE LA MARINE, MIN. TRANSPORTS

Bill S-21

10:9

MARINE MARCHANDE DU CANADA

Petits navires, délivrance permis,
compétence

Réglementation, responsabilité

5:9
14:8

MARINE MARCHANDE DU CANADA, LOI

Capitaine, responsabilités, qualifications	6:62-3; 7:102
Dommages, limitation responsabilités	6:72
Immatriculation, pouvoirs ministre	
Transports	6:68,70; 7:89; 8:139
Petits navires, immatriculation	5:9
Pilotage, dispositions, application	
Terre-Neuve	14:8-10
Ports publics, droits, définition, contrôle	5:16; 8:135-6
Protection vie humaine et propriété, art. 115, dispositions, changements	6:41-8,51-2,54-5

MICHAUD, M. ANDRÉ, INGÉNIEUR DU BUREAU
CENTRAL, DIRECTION DES PORTS ET RIVIÈRES,
MIN. TRAVAUX PUBLICS

Bill S-21	10:8-11
-----------	---------

MILLER, M. G.W., DIRECTEUR GÉNÉRAL ADJOINT,
RÉGION DE L'EST, COMPAGNIE DES CHEMINS DE
FER DU PACIFIQUE-CANADIEN

Bill S-33	12:16-7,27
-----------	------------

MORRISON, CAPITAINE W.S.G., SURINTENDANT
DES EXAMENS NAUTIQUES, MIN. TRANSPORTS

Bill S-7	5:24-31; 7:85-9, 91-3; 8:114-6, 118-9,123-6
----------	---

NAVIGATION

Cabotage, Convention entre pays Common- wealth sur navigation	5:17-8
Délivrance brevets, gouverneur en con- seil, pouvoirs	5:9,11-2

NAVIGATION (Suite)

En haute mer, Convention internationale, accord autres pays	5:8-9
Lieutenants, brevets, certificats	5:9-14,23-31; 7: 103-4
(de) Plaisance, réglementation	5:16-7,21-3
Réglementation, responsabilité	5:9,11-2,21-3; 14:8
Sécurité, priorité	6:41-2

NAVIRES

Bâtiments de pêche	
Accidents	5:26,29-31; 8:118- 9,122-4
Baie de Fundy, difficultés	7:91-2,93,103; 8: 115-9,122-3
Capitaine, rôle, responsabilités	8:120-1
Certificats, nature, obtention, règles, pouvoirs gouverneur en conseil	7:80-1,84-91,93-5, 97-101; 8:114,123- 9
Commandement, qualifications, apprentis- sage	5:9-15,23-31; 7: 80,91-4,97-104; 8: 114-7,121-4,127-8
Définition, distinction bateau empaque- tage	7:81,84-5,90-2,98, 101; 8:114,127, 129
Formation pêcheurs, écoles	5:28-9; 7:91; 8: 116,125
Instruments électroniques	8:119-21
Jauge, dimensions, réduction	5:10,13-4,23-31; 6:39; 7:80,86-7, 98,101,105; 8:114- 8,121-6

NAVIRES (Suite)

Bâtiments de pêche (Suite)

Pêcheurs, associations, consultations	5:25-6,29-31; 7: 84-5,92,97-102, 104; 8:115-7,122- 3
Pêcheurs étrangers, obtention certificat de capitaine, permis pêche	7:80-1,84-91,93-5, 98-101: 8:114,127- 8,130-1
Permis, différences côtes est et ouest	7:87-8; 8:114, 131
Présence capitaine ou lieutenant breveté, exemptions	7:80
Cautionnement, franc-or	8:138
Construction, subventions	8:117,122
Infractions loi, amendes, prison	7:80-4; 8:129
Inspections	5:17-8
Mécaniciens	
Exigences, effets abaissement, formation	6:45-6,59
Rôle, responsabilités, salaires	6:43,53,60-3; 8: 120
Petits bâtiments, délivrance permis, responsabilité	5:21-3
(de) Plaisance, réglementation, utili- sation restreinte	5:16-7,21-3; 7: 82-4; 8:129,136
Pollution eaux, Convention internationale, amendes	5:15-6; 8:134
Ports publics, paiement droits, contrôle, définition	5:16; 8:135-6
Propriétaires, exploitant agent limite responsabilités concernant dommages	6:71-3; 8:136-9, 142

NAVIRES (Suite)

Remorqueurs

Absence mécanicien breveté, danger 6:41-3,47-9,51,54-6

Accidents, pannes, *M.V. Myrmak* 6:42,49-50,54,56,60

Appareils avertissement, surveillance équipement 5:15; 6:52-5,64

Bureau d'inspection des navires à vapeur, recommandations, rôle 6:54-8

Capitaine, rôle, responsabilités 6:61-3

Concurrence américaine 6:56-7

Côte ouest, mécaniciens, emplois, situation 6:46-7,49-52,54-5,57-60; 9:130

Équipage, réductions, responsabilités 6:53,61-4

Évolution 6:52,54,59

Exemptés mécanicien, jauge, puissance moteur, limites 6:49,51-9; 8:129-30

Moteurs, automation, entretien 6:59-60

Voyages, catégories 6:41,63

Sécurité

Absence mécanicien breveté 6:41-5,47-8

Équipage, remplacé par équipement automatique 6:42-3,54-5

Gouverneur en conseil, pouvoirs 8:131

Moteurs, catégories, puissance, puissance au frein 6:43-5,55-9,71

Service inspection 5:15; 6:69; 8:131

O'BRIEN, M. C. GORDON, DIRECTEUR GÉNÉRAL,
CONSEIL CANADIEN DES PÊCHERIES

Bill S-7

Discussion 7:98-104

Exposé 7:95-8

PÊCHERIES, LOI	
Permis, obtention	7:81,87-90; 8:114
PICKERSGILL, HON. J.W., MINISTRE DES TRANSPORTS	
Bill S-7	
Discussion	5:10-20
Exposé	5:7-10
Bill S-10	9:9,11,18-22
PILOTAGE	
Compétence fédérale	14:8
Décrets, règlements, statuts provinciaux	14:9
POINT EDWARD, VILLAGE	
Gouvernement provincial, liaison	4:17-9
Pont <i>Blue Water</i> , versement tenant lieu impôt, arrérages, évaluation	4:9,16-9
PONT <i>BLUE WATER</i>	
Actif, dettes	4:8-9
Administration	
Exploitation conjointe, péage	4:9-10,14
Personnel	4:8
Circulation, affluence	4:10,18
Commission du pont de l'Etat du Michigan, rôle	4:9,13
Construction, financement, exploitation	4:9
Entretien, rénovation, responsabilité	4:9,12,14
Installations pour douane et immigration	4:14-5
Obligations, émission, taux intérêt, clause rappel	4:10-1
Péage, but, taux	4:12
Propriété, titres, transfert	4:12-4,16-7
Secteur américain, dettes, réclamations	4:9-10
Versement tenant lieu impôt, réclamation village Point Edward	4:9,16-9

QUÉBEC, PROVINCE

Pont de Québec, trafic	11:10-1
Pont Sainte-Foy - Saint-Nicholas	
Construction, durée, coûts	11:8,10
Dimensions	11:9-11
Emplacement, choix	11:8-10
Fédéral, non-participation	11:8-9
Navigation, obstacle, règles protection	11:9
Plans, emplacement, approbation	11:7
Propriétaires, responsabilités	11:8-9,12
Tunnel, option	11:10

RAPPORTS AU SÉNAT

Bill C-2, avec amendements	1:7
Bill C-137, avec amendements	2:6
Bill C-137, sans amendement, examen supplémentaire	3:4
Bill S-4, avec amendements	4:6
Bill S-7, avec amendements	8:111-2
Bill S-10, avec amendements	10:35
Bill S-21, sans amendement	10:6
Bill S-33, avec amendements	13:42
Bill S-40, sans amendement	14:6

RÉVISION DU CAPITAL, LOI DE 1952

CN

Actions privilégiés	2:10
Financement	2:20

SPENCE, M. K.D.M., AVOCAT-CONSEIL,
COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU PACIFIQUE-
CANADIEN

Bill S-33

STAVENES, M. H., PRÉSIDENT, UNITED
FISHERMEN AND ALLIED WORKERS UNION

Bill S-7

Discussion

7:81-91

Exposé

7:79-81

STEAD, M. G.W., SOUS-MINISTRE ADJOINT,
SERVICES DE LA MARINE, MIN. TRANSPORTS

Bill S-10

9:27-9

TERRE-NEUVE, PROVINCE

Droits pilotage, perception

14:10-1

Loi sur banques épargne, Loi sur pêcheries,
abrogation

14:7-8,12

Navires, obligation pilote

14:10

Outport Pilots and Pilotage Act, adoption

14:11-2

Pilotage, application lois

14:8,10

Pilotes, salaires, services, conditions
travail, permis

14:10-1

Ports, autorité administrative, commis-
sions de pilotage

14:9-10

Statuts révisés 1952, abrogation, pouvoirs

14:7-8,10-2

THORSON, M. D.S., SOUS-MINISTRE ADJOINT,
MIN. JUSTICE

Bill S-4

4:12-5

TOLMIE, M. ROSS, CONSEILLER, CONSEIL DES
INDUSTRIES FORESTIÈRES DE COLOMBIE-
BRITANNIQUE

Bill S-10

9:22

TRANSPORTS, MINISTÈRE

Navigation, responsabilités, inspecteurs

5:9; 6:54-6,63

TRANSPORTS ET COMMUNICATION, COMITÉ
PERMANENT

Motion, demande au MTP de fournir
cartes géographiques pour suspendre
dans salle Comité 11:5,12-3

UNION DE TERRE-NEUVE AU CANADA, LOI
Dispositions, application

14:8-9,11

UNITED FISHERMEN AND ALLIED WORKERS'
UNION

Bill S-7, mémoire 7:79-81

UPPER LAKES SHIPPING LIMITED

Bill S-7, mémoire 6:64-6

Navires, propriété, construction,
concurrence 6:64-6

DOCUMENT DÉPOSÉ

- Rapport comité spécial min. Travail
Ontario pour révision Loi concernant
mécaniciens 6:35,43

TÉMOINS

- Baldwin, M. R.J., sous-ministre Trans-
ports 5:11-2,19,21-3,28,
32; 7:84-5; 8:
139-41,143

- Blain, M. G.F., vice-président pour
organisation et développement, Upper
Lakes Shipping Ltd. 6:64-7

- Bullbrook, M. James, conseiller juridi-
que du village de Point Edward 4:16-8

- Bullock, M. G.F., secrétaire, Canadian
Merchant Service Guild 6:61-4; 7:93-5

TÉMOINS (Suite)

- Burns, M. E.P., agent de liaison,
Compagnie des Chemins de fer
Nationaux du Canada 12:14-6,24-7
- Cavey, M. J.H.W., chef, division des
ports et des biens immobiliers, min.
Transports 8:135-6
- Chambers, M. S.L., commissaire, port
de Fraser-Nord 9:14-8,29
- Clark, Lt.-gén. S.F., président, Commis-
sion de la capitale nationale 12:7-14,17-24;
13:44,52-3
- Cleevely, M. W.G., coordonnateur, budget
des immobilisations, Chemins de fer
Nationaux du Canada 2:10-8,24
- Cliffe, M. H.L., Association des pro-
priétaires de remorqueurs de la
Colombie-Britannique 6:54
- Cooke, M. R.F., président de la section
425, section des officiers de marine,
Canadian Brotherhood of Railway,
Transport and General Workers 6:40,46,49
- Cooper, M. G.M., avocat général, Che-
mins de fer Nationaux du Canada 2:8-24
- Cumyn, M. Alan, chef, Direction des
règlements de la marine, min. Trans-
ports 6:54-7,63
- Fortier, M. Jacques, avocat-conseil,
min. Transports 10:7-9,11; 14:7-
12
- Foy, M. W.F., député (Lambton-Ouest) 4:16
- Gazdik, M. Julian, conseiller, Asso-
ciation canadienne des camionneurs,
Inc. 12:27-33; 13:45-7
- Grandy, M. J.C., secrétaire adjoint
du Cabinet 4:8-12,19

TÉMOINS (Suite)

- Greaves, M. R.G., président national,
Association nationale des mécaniciens
de navires du Canada 6:40-50,57-8
- Hopkins, M. E. Russell, légiste et
conseiller parlementaire 2:24-5; 3:7-8;
4:15,19; 13:54
- Hyndman, M. A.S., Association du
Barreau Canadien 6:71-3
- Jones, Capitaine D.R., division du
pilotage, min. Transports 14:10-1
- Kendall, M. G.T., agent en chef du
service budgétaire, Société Air
Canada 2:21
- Lindsay, M. J.R.A., Association des
propriétaires de remorqueurs de la
Colombie-Britannique 6:50-4,58-60
- Lowrey, M. R., président, Canadian
Shipping and Engineering Ltd. 6:67-71
- McDonald, M. D.L., directeur, division
urbanisme et biens immobiliers,
Commission de la capitale nationale 12:13-4
- MacDougall, M. J.W.G., C.R., sollici-
teur général, Compagnie des chemins
de fer Nationaux du Canada 12:34-7; 13:47-
51,53-4
- MacGillivray, M. R.R., avocat-conseil
adjoint, min. Transports 7:82-4,89,94; 8:
113-5,123-42
- McGregor, M. Gordon R., président,
Lignes aériennes Trans-Canada 1:9-13
- McIntyre, M. G. Douglas, avocat, Divi-
sion des douanes, Min. Revenu
national 4:14-5
- McNeely, M. E.G., avocat de la ville
d'Oshawa 9:9-13,22,29

TÉMOINS (Suite)

- McQuarrie, M. J.L., conseiller des chemins de fer, Commission de la capitale nationale 12:17
- Manning, M. W.J., directeur, services de la marine, min. Transports 10:9
- Michaud, M. André, ingénieur du bureau central, direction des ports et rivières, min. Travaux publics 10:8-11
- Miller, M. G.W., directeur général adjoint, région de l'Est, Compagnie des chemins de fer du Pacifique-Canadien 12:16-7,27
- Morrison, capitaine W.S.G., surintendant des Examens nautiques, min. Transports 5:24-31; 7:85-9, 91-3; 8:114-6,118-9,123-6
- O'Brien, M. C. Gordon, directeur général, Conseil canadien des pêcheries 7:95-104
- Pickersgill, hon. J.W., Ministre des Transports 5:7-20; 9:9,11, 18-22
- Spence, M. K.D.M., avocat-conseil, Compagnie des chemins de fer du Pacifique-Canadien 13:51-2,54
- Stavenes, M. H., président, United Fishermen and Allied Workers Union 7:79-91
- Stead, M. G.W., sous-ministre adjoint, services de la marine, min. Transports 9:27-9
- Thorson, M. D.S., sous-ministre adjoint, min. Justice 4:12-5
- Tolmie, M. Ross, conseiller, Conseil des industries forestières de Colombie-Britannique 9:22

1902

(Suite)

- 12:17 - McGeachie, H. J. L., conseiller des chemins de fer, Convention de la capitale nationale
- 10:17 - Hunter, W. L., directeur, services de la marine, rue Taschereau
- 10:04 - Richard, M. André, ingénieur du bureau central, directeur des ports et rivages, rue Taschereau
- 11:16 - 37 - Miller, M. E. H., directeur général adjoint, région de l'Est, Compagnie des chemins de fer du Québec
- 11:16 - 37 - Morrison, capitaine W. E. G., services de la marine, rue Taschereau
- 11:16 - 37 - Transport
- 11:16 - 37 - O'Brien, M. C. Gordon, directeur général, Compagnie canadienne des pêcheries
- 11:16 - 37 - Fleckstein, Jean, L. P., ministre des Pêcheries
- 11:16 - 37 - Spence, W. E. M., avocat-conseil, Compagnie des chemins de fer de l'Est-Québec
- 11:16 - 37 - Stevenson, H. H., président, United Fishermen and Allied Workers Union
- 11:16 - 37 - Beard, M. G. W., sous-ministre adjoint, services de la marine, rue Taschereau
- 11:16 - 37 - Jordan, H. D. E., sous-ministre adjoint, rue Taschereau
- 11:16 - 37 - Toland, W. Ross, conseiller, Comité des industries forestières de l'Ontario-Québec

26

