

J

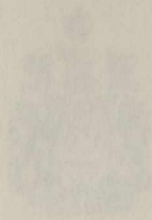
103

H72

1970/72

T72

A1



TRAVAUX PUBLIÉS PAR LE COMITÉ D'ÉDITION DES DOCUMENTS PARLEMENTAIRES
1975-1976

SÉNAT DU CANADA
DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président adjoint: L'honorable RÉDAIRD J. ROUSSEAU

N° 1

LE JEUDI 11 MARS 1976

Titre et numéro relatifs au Bill C-188

Titre:

Les modifications proposées au décret pour faire passer le contrôle de l'exploitation des services des chemins de fer fédéraux du Canada de l'Air Canada depuis le 1^{er} janvier 1976, par l'intermédiaire de la compagnie des chemins de fer fédéraux, à la compagnie des chemins de fer du Canada, et de transférer les services de l'Air Canada au Canada.

RAPPORT DU COMITÉ

(Pour la liste des députés et des sénateurs, voir l'annuaire officiel)



TROISIÈME SESSION DE LA VINGT-HUITIÈME LÉGISLATURE
1970-1971

SÉNAT DU CANADA
DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président suppléant: L'honorable HÉDARD J. ROBICHAUD

N° 1

LE JEUDI 11 MARS 1971

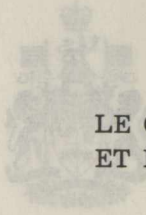
Seule et unique séance sur le Bill C-186,

intitulé:

«Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1^{er} janvier 1970 jusqu'au 30 juin 1971, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines obligations qu'émettra Air Canada.»

RAPPORT DU COMITÉ

(Pour la liste des mémoires et des témoins: Voir procès-verbal)



LE COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. Campbell Haig

Les honorables sénateurs:

- | | |
|--------------------------------------|---------------------------|
| Aseltine | Nichol |
| Blois | O'Leary |
| Bourget | Pearson |
| Burchill | Petten |
| Connolly | Rattenbury |
| (Halifax-Nord) | Robichaud |
| Denis | Smith |
| *Flynn | Sparrow |
| Fournier (Madawaska-
Restigouche) | Welch |
| Haig | Macdonald
(Cap Breton) |
| Hayden | *Martin |
| Hollett | McElman |
| Isnor | McGrand |
| Kinley | Michaud |
| Kinnear | Molson |
| Langlois | |

*Membres d'office: Flynn et Martin

(Quorum 7)

LE JEUDI 11 MARS 1971

Seule et unique séance sur le Bill C-186

intitulé:

Voilà autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1^{er} janvier 1970 jusqu'au 30 juin 1971, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs du Canada et de certaines obligations du Canada.

RAPPORT DU COMITÉ

(Pour la liste des mémoires et des témoins: Voir procès-verbal)

Ordres de renvoi

Extrait des procès-verbaux du Sénat, le 4 mars 1971:

Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Cook, appuyé par l'honorable sénateur Urquhart, tendant à la deuxième lecture du Bill C-186, intitulé: «Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1^{er} janvier 1970 jusqu'au 30 juin 1971, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débetures qu'émettra Air Canada».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

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

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Robert Fortier.

Procès-verbal

Le jeudi 11 mars 1971.

(1)

Conformément à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et communications se réunit aujourd'hui, à 9 h. 30 du matin, pour étudier le bill C-186, intitulé: «Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1^{er} janvier 1970 jusqu'au 30 juin 1971, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie des Chemins de fer nationaux du Canada et de certaines obligations qu'émettra Air Canada».

Présents: Les honorables sénateurs Robichaud (président suppléant), Burchill, Denis, Hollett, Kinnear, Langlois, Michaud, Pearson, Smith et Sparrow (10).

Présents, mais ne faisant pas partie du Comité: Les honorables sénateurs Aird, Benidickson, Cook et Grosart (4).

Aussi présent: M. Pierre Godbout, secrétaire légiste adjoint et conseiller parlementaire.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Smith, l'honorable sénateur Robichaud est élu président suppléant.

Une motion est adoptée ordonnant l'impression de 800 exemplaires de la version anglaise et de 300 exemplaires de la version française des délibérations du Comité.

Les témoins suivants sont entendus:

Des Chemins de fer nationaux du Canada et d'Air Canada:

M. R. T. Vaughan, vice-président et secrétaire de la Compagnie.

M. G. M. Cooper, conseil général.

Il est décidé d'imprimer en appendices au présent procès-verbal la pièce «A», document intitulé: «Exposé fait au Comité sénatorial des transports et communications par le représentant des Chemins de fer nationaux, etc.» et la pièce «B», document intitulé: Lois de financement et de garantie des Chemins de fer nationaux du Canada».

Après un débat et sur la proposition de l'honorable sénateur Burchill, il est décidé de faire rapport du bill sans amendement.

A 11 h. 30, le Comité s'ajourne pour l'examen d'un autre bill.

Certifié conforme.

Le greffier du Comité,

Aline Pritchard.

Rapport du Comité

Le jeudi 11 mars 1971

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déferé le Bill C-186, intitulé: «Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1^{er} janvier 1970 jusqu'au 30 juin 1971, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines obligations qu'émettra Air Canada», a, pour obtempérer à l'ordre de renvoi du 4 mars 1971, étudié ledit bill et il en fait maintenant rapport sans amendement.

Le président suppléant,

H. J. Robichaud.

Le comité sénatorial permanent des transports et communications

Témoignages

Le jeudi 11 mars 1971

Le Comité sénatorial permanent des Transports et Communications se réunit pour l'examen du bill C-186, intitulé: «Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1^{er} janvier 1970 jusqu'au 30 juin 1971, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines obligations qu'émettra Air Canada».

Le sénateur Hédard Robichaud (président suppléant) occupe le fauteuil.

Le président suppléant: Honorables sénateurs, nous passons ce matin au bill C-186. Mais auparavant, je souhaiterai en votre nom la bienvenue au nouveau greffier du Comité et je vous signale que nous aurons à adopter certaines motions concernant l'impression des documents.

Le sénateur Smith: Monsieur le président, madame Pritchard, greffier du Comité, a occupé pendant plusieurs années d'autres postes de grande responsabilité au Sénat. Il y a lieu de noter qu'elle est la première femme greffier de Comité au Sénat, bien que le précédent ait déjà été créé à la Chambre des communes.

Mme A. Pritchard (greffier du Comité): Merci beaucoup.

Le président suppléant: Je connais M^{me} Pritchard depuis des années, car j'ai eu l'honneur de l'avoir comme secrétaire.

Le bill C-186 a trait aux dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer nationaux du Canada et d'Air Canada.

Nous avons avec nous ce matin M. R. T. Vaughan, C.R., vice-président et secrétaire d'Air Canada et des Chemins de fer nationaux du Canada, accompagné de M. G. M. Cooper, conseil général du CN, M. S. D. H. Thomas, contrôleur adjoint du budget et de la statistique, et M. W. G. Clevely, coordonnateur des budgets de dépenses d'établissement. D'ordinaire, les représentants des Chemins de fer nationaux sont appelés à nous faire un exposé de la situation avant qu'on leur pose certaines questions. Monsieur Vaughan, vous avez la parole.

M. R. T. Vaughan (vice-président et secrétaire du CN): Merci, monsieur le président et messieurs les sénateurs.

Le sénateur Benidickson: Avant d'entendre M. Vaughan, je ferai remarquer que lors de l'étude de bill par le Comité de la Chambre des communes, le ministre fut le seul témoin. Est-ce exact?

M. Vaughan: Nous n'y étions pas, mais me permettez-vous une explication? Généralement, autrefois, les sociétés étaient représentées au Comité de la Chambre des communes chargé d'examiner les rapports et les budgets annuels

une fois approuvés par le gouverneur en conseil. Après cela, le projet de loi est présenté à l'autre Chambre et vous avez eu vous-même l'occasion d'en faire voter l'adoption. Ces projets de loi n'avaient jamais encore été renvoyés à un comité. La tradition voulait qu'après avoir été adoptés par la Chambre des communes, ces bills soient subséquentement étudiés par le Sénat et son comité, selon la procédure ordinaire. Traditionnellement, nous nous présentons devant le Comité pour éviter la répétition des explications. C'est la raison de cette procédure.

Mais les règles de la procédure parlementaire ayant été modifiées, tout bill doit être renvoyé à l'examen d'un comité de la Chambre des communes, sauf sans les cas d'approbation unanime. Dans le cas présent, on ne nous a pas demandé de comparaître devant le comité, vu que nous devions nous présenter une semaine ou deux après pour l'examen de notre rapport annuel. C'est ce qui explique la méthode suivie. De même, Air Canada devra comparaître lors de l'examen de son rapport annuel.

Le sénateur Benidickson: Vous vous présentez ici selon la promesse que le Ministre avait faite au comité de l'autre Chambre où il a été le seul témoin entendu.

M. Vaughan: C'est exact.

Le sénateur Benidickson: Il a dit aussi qu'il était urgent d'adopter ce bill, vu vos opérations de financement et l'échéance de certains paiements relatifs aux dépenses faites en 1970, ainsi que des dépenses du 1^{er} janvier au 30 juin 1971. C'est pourquoi, devant l'urgence de la situation, il a promis que les questions normales concernant les opérations et le financement des sociétés de la Couronne seraient posées au Comité de l'autre Chambre.

Le président suppléant: Sénateur Benidickson, je ne voudrais pas vous interrompre, mais ne serait-il pas préférable d'entendre d'abord l'exposé de M. Vaughan, avant d'aborder ce sujet?

Le sénateur Benidickson: Je ferai remarquer respectueusement, monsieur le président, qu'il y a lieu de signaler aux membres du Comité que nous adoptons aujourd'hui une procédure tout à fait nouvelle.

Le président suppléant: Je crois qu'auparavant, les honorables sénateurs ont toujours entendu les représentants du CN et d'Air Canada lorsque des bills semblables ont été examinés par le Comité.

Le sénateur Smith: Toujours, sans exception, d'après ma propre expérience qui remonte à plusieurs années.

M. Vaughan: Je tentais d'expliquer que lorsque le sénateur Benidickson était chargé de faire adopter ces bills par la Chambre des communes, les Chemins de fer nationaux se faisaient représenter au comité chargé d'examiner leur rapport annuel.

Le sénateur Benidickson: Après quoi vous présentiez un bill semblable à celui que nous examinons aujourd'hui.

M. Vaughan: Lequel n'était jamais renvoyé à un comité de la Chambre des communes, mais soumis à l'examen du Sénat et de son comité. Nous pourrions discuter cette question un peu plus tard et j'ajouterais d'autres explications.

Je suis ravi de me retrouver parmi vous. Je vous présenterai d'abord M. James Smith, trésorier adjoint d'Air Canada qui est au fait de tous les détails du budget de cette société. Je vous exprimerai aussi ma gratitude pour nous avoir permis de remettre à aujourd'hui notre comparution qui devait avoir lieu hier, à cause de la mort de M. Gordon McGregor, ex-président d'Air Canada, qui a rendu d'éminents services à cette société et à son pays pendant plus de vingt ans. J'ajouterais que M. McGregor, vous en conviendrez, fut un concitoyen de marque et dévoué qui visait toujours la perfection en toutes choses et je suis heureux de lui rendre cet hommage au nom des deux sociétés.

Le sénateur Benidickson: Ayant été membre du Comité pendant presque toute cette période où nous avons entendu M. McGregor, je dois remercier M. Vaughan de ses remarques. Il était toujours possible d'aborder M. McGregor et il était toujours prêt à collaborer à toutes les enquêtes.

M. Vaughan: Merci, monsieur le sénateur. Je suis entièrement à votre disposition quant à la procédure qui vous conviendra le mieux. Autrefois, nous présentions un mémoire explicatif de chaque article du bill; ce qui a toujours paru satisfaisant et j'ai demandé au conseil général de vous en faire rapidement la revue. J'ai aussi distribué un autre mémoire que vous n'avez sans doute pas eu le temps de lire. Il a particulièrement trait à une discussion que j'ai eue avec le sénateur Grosart l'an dernier. Le sénateur Grosart désirera peut-être des explications à ce sujet. Pour le moment nous expliquerons les dispositions du projet de loi si cela vous convient.

Des voix: D'accord.

M. Vaughan: Je vous présente M. Cooper, conseil général du CN. Il vous expliquera le bill C-186, article par article.

M. G. M. Cooper (conseil général des Chemins de fer Nationaux): Monsieur le président et honorables sénateurs, ce bill a trait à certaines opérations financières des Chemins de fer Nationaux et d'Air Canada au cours de l'année 1970 et de la première partie de l'année 1971. Ses dispositions sont semblables à celles de la loi de 1969. Voici l'ordre dans lequel ces opérations sont mentionnées dans le bill: d'abord il s'agit de l'autorisation parlementaire des dépenses et des engagements de premier établissement des Chemins de fer Nationaux pendant toute l'année 1970 et le premier semestre de 1971.

Le sénateur Grosart: Vous employez le mot «parlementaire» qui ne figure pas dans votre mémoire.

M. Vaughan: Nous avons pris pour acquit qu'il s'agissait de l'autorisation parlementaire. Autrement, nous ne viendrons pas ici.

Le sénateur Grosart: On nous a dit à plusieurs reprises que l'autorisation était donnée par un décret du conseil.

M. Cooper: C'est exact, monsieur le sénateur.

M. Vaughan: En conformité de certaines lois.

Le sénateur Grosart: C'est pourquoi, j'ai noté le mot «parlementaire» dans votre exposé oral. C'est important, car nous discutons en ce moment une autorisation parlementaire et non une autorisation par décret du conseil.

M. Cooper: Je pourrais faire la lecture de ce document, mais ce serait plus long et il est toujours fastidieux d'écouter ce genre de lecture. Le bill mentionne aussi les sources des fonds destinés à ces dépenses et un article autorise le gouvernement à garantir certains emprunts d'Air Canada.

Le sénateur Grosart: Monsieur le président, ne serait-il pas préférable de poser nos questions sur chaque article plutôt que d'écouter toutes les explications pour revenir ensuite au même sujet?

Le président suppléant: D'accord, si les honorables sénateurs préfèrent procéder article par article.

M. Cooper: Puis-je faire remarquer, que la première page du mémoire contient une explication générale du bill et qu'on trouve ensuite aux pages suivantes les divers articles.

Le sénateur Grosart: L'explication générale m'intéresse particulièrement.

M. Cooper: Dois-je continuer?

Le sénateur Grosart: Veuillez alors nous avertir quand vous en aurez terminé avec un article en particulier.

M. Cooper: Certainement.

Le sénateur Grosart: Monsieur le président, ça me paraît plus simple que de revenir ensuite sur les mêmes sujets.

Le président suppléant: Veuillez poursuivre, monsieur Cooper: le sénateur Grosart posera ses questions ensuite.

M. Cooper: Le troisième but général du bill est de pourvoir au financement de certaines dépenses d'établissement d'Air Canada. Quatrièmement, on supplée les fonds nécessaires pour combler le déficit d'exploitation annuel des Chemins de fer Nationaux dans un article spécial, tandis qu'un autre article a le même objet pour ce qui est d'Air Canada.

Cela met un terme à l'explication générale. On pourrait maintenant commencer par l'article 1 et continuer.

Le sénateur Grosart: Monsieur Cooper, je constate une différence de phraséologie dans les alinéas (ii), (iii) et (iv) de la page 1.

M. Cooper: Oui, monsieur.

Le sénateur Grosart: Premièrement, vous dites que le bill a pour but d'obtenir l'autorisation parlementaire de certaines dépenses d'établissement et de certains engagements, pour l'année 1970 et le premier semestre de 1971.

M. Cooper: Oui.

Le sénateur Grosart: Puis vous employez le mot «prestations». Pourquoi employer le mot «autorisation» dans un cas et «prestation» dans l'autre cas?

M. Cooper: Le titre au long du bill dit «Loi autorisant la prestation de fonds», mais certaines sources de fonds, telles que les réserves d'amortissement, sont disponibles sans cette disposition. Aucune autorisation n'est requise pour l'accumulation de réserves d'amortissement, mais une autorisation est nécessaire pour l'utilisation de ces réserves.

Le sénateur Grosart: Alors, vous n'avez pas besoin d'autorisation parlementaire pour ce qui est de (ii), (iii) et (iv)?

M. Cooper: Oh, certainement, il en faut une. Par exemple, lorsqu'il s'agit d'un achat d'actions privilégiées par le ministre des Finances, il faut une autorisation parlementaire qui est accordée par la loi. De même, lorsque le budget du CN prévoit, dans le cas seulement des embranchements, des emprunts du Ministre ou des garanties du gouvernement, l'autorisation parlementaire est obligatoire.

Le sénateur Grosart: Cela s'applique-t-il aux alinéas (ii), (iii) et (iv)?

M. Cooper: Oui.

Le sénateur Grosart: Y a-t-il quelque article de ce bill qui n'exige pas l'autorisation parlementaire dans certains cas?

M. Cooper: Oui, nous n'avons pas besoin d'une autorisation additionnelle dans le cas des dépenses de premier établissement qui sont autorisées de façon permanente par la loi constitutive des Chemins de fer Nationaux. Celles-ci n'ont qu'à être confirmées par un décret du conseil.

Le sénateur Grosart: En vertu de quelle loi un tel arrêté en conseil est-il rendu?

M. Cooper: En vertu de l'article 37 de la loi sur les Chemins de fer Nationaux.

Le sénateur Grosart: De quelle loi?

M. Vaughan: De la loi sur les Chemins de fer Nationaux.

Le sénateur Cook: Vous n'avez qu'à lire le mémoire.

M. Vaughan: Si vous désirez débattre ce point, sénateur Grosart, nous passerons au deuxième mémoire.

Le sénateur Cook: Il y a eu un malentendu, je crois, au sujet du pouvoir de ratification du budget par décret du conseil. Le bill vise à autoriser les dépenses. L'autorisation du budget des dépenses d'établissement est expliquée à la page 3 du mémoire de M. Vaughan, sous le titre «Dépenses d'établissement». Voici:

L'autorisation statutaire et le contrôle eu égard aux immobilisations du National-Canadien se trouvent à l'Article 37 de la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada, au chapitre 29 des Statuts de 1955. En vertu de cet article, le National-Canadien est tenu de soumettre des prévisions annuelles pour ces besoins d'immobilisations et autres dépenses. La sanction par le gouverneur général du budget dans lequel ces prévisions sont inscrites (en vertu de cet article et de l'article 80 de la Loi sur l'administration financière) accorde à la Compagnie pleine autorisation pour la mise en œuvre de son programme d'immobilisations.

De sorte que la loi permet à la compagnie de faire ces dépenses sans autorisation spéciale, mais c'est la loi qui attribue l'argent nécessaire. Il n'y a aucun conflit entre les dispositions de la loi et l'autorisation par le gouverneur en conseil. Les deux se complètent.

Le sénateur Grosart: Je soutiens respectueusement qu'il y a un conflit dans ces cas. Vous êtes autorisé à dépenser l'argent mais non à vous le procurer. Il y a sûrement là contradiction.

M. Vaughan: Je ne vous comprends pas bien.

Le sénateur Grosart: Ce paragraphe autorise les dépenses prévues au programme, c'est-à-dire vous autorise à faire les dépenses, est-ce exact?

M. Vaughan: C'est bien cela.

Le sénateur Grosart: De sorte que vous pouvez dépenser l'argent avant de l'avoir obtenu.

M. Vaughan: Je pense que...

Le sénateur Grosart: Monsieur le président, j'essaie de comprendre ce que l'on demande vraiment à un comité du Parlement. On nous a dit que le comité de l'autre Chambre n'avait pas étudié ce bill. On nous a aussi dit ce matin que les témoins s'en remettaient à notre comité. C'est la première fois que j'entends pareille assertion et je ne la mets pas en doute. Mais cela indique que notre comité et le Sénat n'ont pas fait leur devoir si nous sommes en réalité le seul comité parlementaire à étudier ces bills.

Le président suppléant: Présentement.

Le sénateur Grosart: Si cela se fait depuis plusieurs années, nous devrions, monsieur le président, définir exactement quelle est la responsabilité de notre comité, C'est la raison de mes questions.

Le sénateur Cook: En ma qualité de parrain du bill, je dois dire que les Chemins de fer Nationaux sont à même d'autofinancer la majeure partie de leurs dépenses d'établissement. Cela se fait de deux manières. Il y a d'abord les émissions d'actions privilégiées. Puis les emprunts que contractent les lignes auxiliaires et il peut aussi y avoir certains déficits. Si le CN faisait les dépenses et les réglait au moyen d'emprunts autorisés par le gouverneur en conseil, sans que le Parlement ait voté les crédits additionnels et autorisé les emprunts et les émissions d'actions privilégiées, il en résulterait une situation déficitaire du point de vue des contribuables et le Parlement serait appelé avec raison à révoquer les décisions du gouverneur en conseil.

Le sénateur Grosart: Monsieur le président, je suis heureux de ces explications, mais j'aimerais que les témoins répondent eux-mêmes. A ma connaissance, on n'a jamais répondu à ces points, et je n'ai trouvé nulle part dans la documentation la réponse à mes questions.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, nous gaspillons un temps précieux. Si le sénateur Grosart désire une réponse à ses questions, il lui faudrait laisser les témoins nous communiquer les exposés qu'ils ont préparés à notre intention. Ils sont très explicites et je suis sûr qu'il y trouvera toutes les explications qu'il désire. J'aimerais, monsieur le président, que nous adoptions ce mode de procédure. Comme le sénateur Cook l'a fait remarquer, le second mémoire est très clair et comporte toutes les explications que souhaite avoir le sénateur Grosart. S'il permettait aux témoins de continuer, il obtiendrait tous les éclaircissements qu'il désire.

Le président suppléant: M. Vaughan est prêt à répondre aux questions du sénateur Grosart.

Le sénateur Grosart: D'abord, monsieur le président, permettez-moi de répondre à la semonce du sénateur Langlois. Je n'ai empêché personne de faire quoi que ce soit. Je ne fais pas partie du Comité. Je n'ai pas la compétence voulue pour parler procédure. Cela dépend de vous et je ressens l'assertion que j'aie empêché qui que ce soit de faire quelque chose.

Le sénateur Langlois: Je n'ai porté aucune accusation de cette nature.

Le sénateur Benidickson: Ou de gaspiller le temps.

Le sénateur Grosart: La méthode de procédure dépend entièrement de vous.

Le président suppléant: Nous entendrons maintenant M. Vaughan.

M. Vaughan: Monsieur le président, je comprends les questions du sénateur Grosart. Nous avons entendu des remarques semblables l'an dernier, comme on pourra le constater à la lecture du compte rendu des séances.

Nous nous sommes efforcés de répondre à quelques-unes de ces questions. Tout ce que je peux faire, c'est expliquer la véritable situation. Si le sénateur Grosart, ou d'autres sénateurs, n'approuvent pas les méthodes et la procédure actuelles, ils ont toutes les occasions voulues de faire valoir leur point de vue. J'ai tenté d'expliquer la procédure suivie aux deux Chambres du Parlement, afin d'éviter de répéter les mêmes choses, deux, trois ou quatre fois. C'est ce que nous avons fait sous les divers gouvernements depuis 30 ou 40 ans.

J'ai dit l'an dernier que des améliorations sont toujours possibles en toutes choses. Il y a toujours moyen de simplifier et tout dépend de l'optique que l'on a.

Le sénateur Cook a expliqué le présent bill au Sénat et d'après moi il a fourni de claires définitions des buts proposés.

Mais vous reconnaîtrez que nous n'avons absolument rien à dire quant au choix du moment. Nous nous présentons ici pour appuyer le bill et fournir les explications demandées. Vous comprendrez certainement mon désir de ne pas débattre de questions qui ne sont pas de ma compétence. Je vous demanderai simplement de ne pas m'entraîner dans un débat politique sur la façon de procéder, mais c'est ainsi que les choses se font depuis bien des années.

Comme l'honorable sénateur Grosart et d'autres sénateurs, ainsi que des membres de la Chambre des communes l'ont signalé, le bill n'est pas toujours présenté au moment voulu. Comme le sénateur Benidickson le sait bien, c'est au printemps qu'il était généralement présenté aux Communes, après avoir été étudié par un comité de cette Chambre. Puis le bill arrivait au Sénat et nous devions venir ici répéter les mêmes choses. Toutefois, depuis quelques années, sous les divers gouvernements, à cause des méthodes parlementaires régissant les priorités, ce bill a souvent été en retard. Nous préférierions le présenter au printemps.

Ce bill a été présenté à l'automne de 1970 relativement à la période du 1^{er} janvier 1970 à la fin de juin 1971. Certains aspects législatifs et le contrôle du budget sont autorisés par décrets du conseil; en vertu de la loi des Chemins de fer Nationaux, d'autres lois, et de la loi sur l'administration financière. Mais jusqu'ici, on a toujours jugé préférable au point de vue des méthodes de contrôle, que les Chemins de fer Nationaux réunissent en une seule et même loi tous leurs besoins financiers, leurs dépenses et les amortissements. C'est ce à quoi vise le bill à l'étude.

Présenté à la Chambre l'automne dernier, l'adoption en a été remise à cause d'autres mesures plus urgentes. C'est pour cela que l'examen du bill a été retardé à la Chambre des communes. En même temps, celle-ci enjoignait aux Chemins de fer Nationaux de se présenter devant son

propre comité des transports et communications pour l'examen de deux autres questions. La première était celle des pensions des employés du CN. Nous fûmes convoqués à ce sujet en juin de l'an dernier. A deux reprises différentes, j'avais déjà dû me présenter au comité des Communes, pour y expliquer les états financiers, les déficits et les emprunts des Chemins de fer Nationaux qui sont tous inclus dans la loi des subsides.

La question des pensions fut examinée par le comité parlementaire, mais on nous rappela de nouveau à ce sujet, de même que pour l'examen de la situation financière du CN qui est très complexe. Le comité parlementaire avait pour mission d'étudier tous les aspects de la structure financière du CN, ses objectifs, ses méthodes de comptabilité et de contrôle financier, ainsi que d'autres questions de même nature.

La session prit fin en octobre. Nous ne fûmes pas rappelés au sujet de la structure financière, mais l'ordre de renvoi au Comité fut renouvelé de sorte qu'une ou deux semaines plus tard, nous dûmes retourner au Comité de l'autre Chambre pour y discuter la structure financière de la société dans son intégralité.

Le sénateur Benidickson: Devrez-vous comparaître devant le comité des transports et communications de la Chambre des communes avant la publication du rapport annuel de 1970?

M. Vaughan: Cela se pourrait fort bien. Tout dépendra du Comité et nous nous présenterons quand on nous convoquera.

Le sénateur Benidickson: Mais vous vous proposez de suivre le programme et de vous conformer aux engagements pris il y a plus d'un an.

M. Vaughan: Et renouvelés.

Le sénateur Benidickson: Par un nouvel ordre de renvoi de l'autre Chambre?

M. Vaughan: Oui, monsieur.

Le sénateur Benidickson: Vous seriez prêts à examiner la situation financière des Chemins de fer Nationaux et même leur programme pour l'avenir.

M. Vaughan: C'est exact.

Le sénateur Benidickson: Qu'il s'agisse aussi bien des dépenses d'établissement que des dépenses annuelles?

M. Vaughan: Oui, j'allais justement rappeler au sénateur Grosart nos conversations de l'an dernier relativement aux améliorations possibles. Il serait certainement possible d'améliorer le bill, mais tout dépend du but visé. Nous avons parlé au cours de l'année de la préparation de ce bill avec les ministères intéressés. Ces discussions se poursuivent. Puis naturellement, il faudra en discuter avec le comité. En outre, on a procédé à l'examen de la loi relative à Air Canada.

La loi constituant Air Canada a été adoptée en 1937 et, sauf quelques légères modifications, elle n'a subi aucune révision. La structure financière d'Air Canada a aussi besoin d'un remaniement et elle fait l'objet de discussions entre les représentants d'Air Canada et les ministères intéressés. Les dettes de cette société sont en proportion de 94 à 6 par rapport à sa valeur résiduelle et l'administration en est régie par la loi. Tout cela devrait être réexaminé à la lumière de la conjoncture actuelle.

Je m'exprime franchement sur toutes ces questions et j'espère ne pas blesser les représentants du gouvernement qui m'entendent. Tous ces divers points ont été étudiés par le gouvernement qui a jugé à propos d'édicter le bill à l'étude. Telle fut sa décision. Comme je l'ai dit, l'adoption du bill par la Chambre des communes a été retardée à cause de la priorité accordée à d'autres mesures et c'est la raison pour laquelle nous venons aujourd'hui vous demander de le ratifier. Nous avons besoin de cette mesure, sans cela nous ne serions pas ici. Nous avons besoin de la période de six mois prescrite. Les Chemins de fer Nationaux ont besoin de l'achat des actions privilégiées prévu dans la loi sur la revision du capital de 1952, et que l'on veut proroger par le présent bill. En outre, le gouvernement doit être autorisé à nous faire des avances de fonds pour combler le déficit d'exploitation du premier semestre de 1971.

Air Canada a aussi besoin des avances prévues par le bill qui est important de ce fait. C'est pourquoi nous nous efforçons de vous en expliquer les dispositions et nous espérons que vous nous accorderez votre attention. Je sais qu'il y a des questions d'ordre général qui pourraient être discutées et nous sommes disposés à le faire si le Sénat le désire.

Le sénateur Grosart: Me permettez-vous un commentaire, monsieur le président? Je suis reconnaissant à M. Vaughan de nous avoir donné ces explications. Il nous a demandé de l'écouter et, à mon tour, je lui demanderai, ainsi qu'à ses collègues de nous accorder leur attention. Je ne veux pas entreprendre une chasse aux sorcières ou pleurer sur le passé, mais nous avons eu la preuve, compte tenu des déclarations du Ministre et des représentants de la Société que ce n'est pas là une solution satisfaisante du problème. Je citerai plus tard le texte de ces déclarations. En présence de cette déclaration du Ministre, on nous demande d'approuver des choses déjà faites. On a admis le mois dernier que ça n'était pas une méthode appropriée. Ceci a eu lieu le 16 février au comité des transports et communications de l'autre Chambre, à la seule séance consacrée à l'examen de ce bill.

On nous a aussi dit que la Société avait dû recourir à toutes sortes de procédés pour se maintenir à flot. Le Ministre a avoué qu'à cause des délais il lui a fallu avoir recours à toutes sortes de palliatifs. En présence de telles déclarations, un comité parlementaire devrait savoir de quoi il s'agit. Il est déplorable qu'une société de la Couronne soit placée dans une telle situation.

C'est pourquoi, je pense que le Comité doit examiner deux questions principales. Premièrement, comment pourrions-nous améliorer cette situation? Deuxièmement, comment accélérer la procédure de façon à ce que le Ministre ne soit pas obligé de dire à un comité parlementaire qu'il n'accepte pas la responsabilité de ce bill? Je fonde cette assertion, honorables sénateurs, sur les propres paroles du Ministre. Je vois des froncements de sourcils, mais je citerai ses paroles:

Je ne veux pas prendre la responsabilité de quelque chose qui existe depuis des dizaines d'années, néanmoins, c'est quelque chose que, selon moi, nous devrions supprimer et nous devons chercher à éliminer ce genre de situation.

C'est le Ministre responsable de ce bill qui a dit cela comme on peut le lire à la page 1:20. En présence d'une telle déclaration, je ne me soucie guère de la réaction de certains sénateurs à mes questions.

Le président suppléant: A ce sujet, je dirai aux membres du Comité que le sénateur Grosart m'a demandé hier s'il serait possible au Ministre de se présenter au Comité. Je n'avais pas la compétence voulue pour répondre à une telle question, vu que je ne suis pas le président du Comité. Ce n'est qu'après avoir été élu à la présidence intérimaire ce matin que j'ai obtenu l'autorisation de parler au nom du Comité. J'ai communiqué avec le Ministre hier et il m'a dit qu'il lui était presque impossible de venir à la séance du comité ce matin, mais qu'à une autre occasion, lors de l'examen du budget des dépenses, par exemple, il était disposé à se présenter au comité du Sénat pour y discuter la question des transports en général, y compris celle des Chemins de fer Nationaux et d'Air Canada. Je tiens à le dire clairement aux honorables sénateurs.

Le sénateur Grosart: Je serais heureux de la conclusion rapide de notre examen aujourd'hui. Je ne pense pas qu'il soit possible d'arriver aux conclusions que nous devrions offrir au Sénat en conformité des devoirs du Comité. En ce qui me concerne, il est inutile d'entreprendre la laborieuse étude nécessaire à la compréhension de ce bill. Je n'y comprends rien, bien que je l'étudie depuis un an. Je doute même que quelqu'un le comprenne. Je suis convaincu qu'aucun membre du Parlement y voie goutte et il est évident que le Ministre lui-même n'y comprend rien. Je désire simplement l'amélioration d'une telle situation. Je me bornerai donc à deux questions.

Le président suppléant: Allez-y.

Le sénateur Grosart: Serait-il possible d'obtenir qu'une société de la Couronne responsable au Parlement présente son budget de façon normale et en obtienne l'approbation préalable? Deuxièmement, serait-il possible d'obtenir qu'à l'avenir la Société ne se voie pas dans l'obligation de recourir à toutes sortes de procédés pour se maintenir à flot?

Si les témoins jugent que la chose est possible, et je ne voudrais pas toucher à l'aspect politique de la question, pourraient-ils préparer un mémoire esquissant une méthode propre à éviter pareille situation l'an prochain, où nous nous trouverions dans le même dilemme, en présence d'une contradiction apparente entre l'autorisation, la prestation, l'approbation qu'il est difficile d'admettre quand les mêmes choses sont exprimées en langage ordinaire.

M. Vaughan: Comme je l'ai dit il y a un instant, monsieur le Sénateur, mes remarques sur ce point devront se limiter aux questions que je considère comme étant de ma compétence. Je ne me propose aucunement de dire au Sénat, aux Communes ou au gouvernement comment administrer leurs affaires, mais je serais heureux—nous serions heureux—de conseiller le gouvernement et de l'aider à améliorer cette législation. Comme je l'ai déjà mentionné, le problème ne consiste pas exclusivement à mon avis à tenter de simplifier ce qui existe. Nous pouvons tout écrire dans un langage très simple, le ministère de la Justice peut le faire, ou quelqu'un d'autre, mais la question est réellement de savoir comment le gouvernement et le pays désirent que cette société de la Couronne soit dirigée et administrée.

Deuxièmement, à qui appartiennent la responsabilité et le contrôle? Ce sont là les deux questions, et ce sont celles-là dont nous désirons discuter avec le gouvernement au sujet d'Air Canada et des Chemins de fer Nationaux. Il s'agit de deux grandes sociétés qui servent l'économie du

Canada et qui fonctionnent selon des principes commerciaux et en vertu de statuts pertinents. Cela soulève toute une foule de questions sur la façon dont des sociétés propriétaires doivent être exploitées et sur le degré de contrôle que doit exercer le Parlement.

Si l'on fait un retour dans le passé—bon nombre de sénateurs ici présents sont au courant, le sénateur Benidickson et d'autres—si l'on se reporte à la commission Drayton Acworth et aux diverses commissions...

Le sénateur Benidickson: J'avoue franchement que je ne me souviens pas. C'est si compliqué que j'ai oublié.

M. Vaughan: Quoi qu'il en soit, la Commission Drayton Acworth fut instituée en 1917 et constitua le prélude à l'annexion des compagnies en faillite dont la fusion forma les Chemins de fer Nationaux. On décida alors qu'elles devraient rendre compte de leurs opérations au Parlement.

Les temps ont changé et nous vivons aujourd'hui dans un monde différent. Les demandes faites aux sociétés ne sont plus les mêmes et les Chemins de fer Nationaux comme Air Canada veulent être à même de répondre à ces demandes, si bien que nous serions heureux de discuter de cette question.

Le sénateur Benidickson: Je me demande s'il ne s'agit pas d'un double emploi. Vous avez laissé entendre qu'il vous semblait que la Chambre des communes s'intéressait à la question en règle générale.

M. Vaughan: Il en est question, comme je vous l'ai dit. Il ne s'agit pas simplement de transformer des dettes en équité. Je crois qu'il s'agit de plus que cela, et c'est ce à quoi le sénateur Grosart a fait allusion lui aussi.

Le sénateur Grosart: Monsieur Vaughan, j'espère que vous ne m'en voudrez pas de lire entre les lignes de votre déclaration.

M. Vaughan: Je n'ai pas laissé beaucoup de place; j'essayais de le faire à simple interligne. Ne grossissez pas trop.

Le sénateur Grosart: Vous avez très bien fait, compte tenu des circonstances.

Le sénateur Benidickson: Je ne suis pas trop au courant du projet de loi, mais je connais bien ce genre de statut. Comme je l'ai dit l'autre soir au Sénat, je suis connu pour avoir parrainé des bills similaires lorsque j'étais à la Chambre des communes. Ce qui m'intéresse est ceci: je me reporte à la révision du capital de 1952. J'avais participé en tant qu'adjoint du ministre des Finances, à la présentation de cette mesure législative. Avant cela, en 1937, il y avait déjà eu une révision du capital. Nous entendons souvent de diverses sources, y compris des orateurs représentant les Chemins de fer Nationaux du Canada, que cette société est endettée, et l'on parle généralement de bois mort qui remonte à la fusion de ces chemins de fer; vers 1923.

Je me souviens qu'en 1952, lorsque nous revisâmes la structure du capital des Chemins de fer Nationaux du Canada, le Parlement reçut plus ou moins l'assurance que désormais il s'agissait d'une entreprise raisonnablement saine et qui pouvait se suffire. Puis, les années suivantes, nous fûmes saisis de projets de loi semblables à celui que nous avons devant nous aujourd'hui, des bills annuels prescrivant de nouveaux capitaux.

A chaque fois, des preuves ont été fournies par le président qui, à cette époque, se présentait devant le comité de la Chambre des communes accompagné d'une suite imposante. Il nous donna toujours l'assurance que si nous consentions ces nouveaux capitaux pour telle ou telle raison—une nouveauté technologique comme le moteur diesel, le triage à butte pour les wagons de marchandises, l'achat de wagons modernes pouvant transporter certains produits en plus grande quantité ou d'autres choses du genre—nous en tirerions profit comme cela se produirait dans n'importe quelle autre entreprise, ou bien la compagnie ferait faillite.

Ce qui m'intéresse, naturellement, c'est ce projet de loi. Vous demandez des capitaux additionnels qu'une autre entreprise devrait se procurer sur le marché des investissements en prouvant aux bailleurs de fonds qu'ils en retireront un bénéfice. Comment pouvons-nous obtenir une idée de la structure du capital et de son rapport avec les profits et pertes, et savoir combien d'argent sans intérêt a été fourni durant cette période? Comment pouvons-nous obtenir des Chemins de fer Nationaux une sorte de bilan qui mettrait les choses à jour depuis la révision du capital de 1952? Ce projet de loi ajoutera à la dette de capital, en dépit de ce que dit le sénateur Cook, même si une certaine portion des fonds est fournie par la compagnie par suite de l'amortissement et d'autres facteurs.

M. Vaughan: Monsieur le sénateur, me permettez-vous de vous rafraîchir la mémoire un instant?

Le sénateur Benidickson: Allez-y.

M. Vaughan: L'argent dont il est fait mention à la page 2 du projet de loi ne provient pas du Fonds du revenu consolidé. Pour employer une analogie, nous nous adressons à vous en tant qu'«actionnaires» en vous demandant de nous permettre «de dépenser l'argent que nous possédons». Il s'agit de l'argent que nous gagnons.

Il y a \$229 millions, moins le montant normal d'environ \$30 millions pour des travaux non terminés, des fonds accumulés d'amortissement, l'achat de valeurs privilégiées par le gouvernement et naturellement les \$10 millions destinées aux emprunts pour embranchements, qui n'ont pas été utilisés.

Le sénateur Benidickson: Ces valeurs privilégiées sont cependant peu usuelles.

M. Vaughan: Je vous l'accorde.

Le sénateur Benidickson: S'agit-il de \$100 millions?

M. Vaughan: Non. On se base sur la formule de 3 p. 100 du revenu brut d'exploitation sur une année, et elle irait jusqu'à 4 p. 100 si nos profits nous permettaient de le payer.

Le sénateur Benidickson: C'est exact, mais depuis 1952, il y a eu très peu d'années où ces 4 p. 100 ont été payés sur ces valeurs privilégiées. Est-ce vrai?

M. Vaughan: Certaines années pourtant. Nous avons enregistré un profit en 1952 et en 1953, un déficit en 1954, un profit en 1955, et en 1956 un profit de \$26 millions. Sur les cinq années que je viens de mentionner, nous avons enregistré un profit total de \$8 millions qui a été remis au gouvernement. Nous ne l'avons pas retenu. Vous avez raison quant à l'équité, mais...

Le sénateur Benidickson: Naturellement, cela n'a pas rapporté 4 p. 100 au cours des quatre ou cinq années où les \$100 millions ont été dépensés.

M. Vaughan: Voyons: de 1952 à 1957, cela ferait cinq fois 30.

Le sénateur Benidickson: Cela ferait 5 fois 4.

M. Vaughan: On pourrait avoir atteint \$100 millions.

Le sénateur Benidickson: Cela a rapporté plus de 4 p. 100.

M. Vaughan: Oui. C'est là l'équité. C'est comme si vous achetiez des parts dans une société quelconque. Si elles ne rapportent pas un dividende ou si elles ne montent pas, l'acheteur devra alors reconnaître qu'il en est ainsi. Mais le budget dont nous parlons n'ajoute pas à la dette fixe, non plus qu'à notre intérêt fixe. Vous avez parlé de deux révisions de capital. C'est exact. Il y en a eu une en 1937 qui n'était pas vraiment une révision du capital proprement dit, mais plutôt une réorganisation de la structure visant à alléger quelque peu le fardeau de l'intérêt qui s'était accumulé sur l'intérêt; si bien que la révision de capital de 1937 fut réellement une réorganisation.

Le sénateur Benidickson: N'importe quelle entreprise privée aurait été forcée de choisir entre la réorganisation et la faillite.

M. Vaughan: Souvenez-vous qu'il s'agissait dans notre cas de sociétés en faillite.

Le sénateur Benidickson: Si bien que la dette fut amortie.

M. Vaughan: Non. Pas celle-là. Pas celle de 1937. La conversion se fit lors de la recapitalisation de 1952: la moitié de la dette en souffrance fut convertie en équité aux propriétaires. Notre rapport annuel le mentionne sous le nom d'équité aux actionnaires. Cela fit baisser nos frais d'intérêt d'année en année jusqu'à un point donné. J'aimerais vous poser une question un peu plus tard à ce sujet, mais au cours des années 1950 et 1960, par suite de l'absence d'un système d'amortissement, nous fûmes obligés d'emprunter tous les nouveaux capitaux nécessités par l'adoption du système diesel et des méthodes modernes dont vous avez parlé. Vous trouverez mention de ces emprunts dans les rapports annuels qui vous ont été soumis.

Lorsque M. Gordon fut nommé, en 1952, nous eûmes de nombreuses et longues discussions avec le gouvernement, en présence de M. Clark et d'autres personnes, dont le ministre des Finances de l'époque, relativement à la structure financière de la compagnie. Le projet de loi qui fut adopté en 1952, sous certains rapports, avait une limitation de neuf ans.

Le sénateur Benidickson: Une limitation de neuf ou dix ans.

M. Vaughan: Dix ans, oui. Ainsi, au début des années 1960, les clauses de cette mesure législative devaient être réétudiées, si je me souviens bien, et depuis lors les clauses de la loi de 1952 qui vinrent à expiration...

Le sénateur Benidickson: Vous vous étiez engagés à payer \$100 millions sur une période de dix ans à compter de 1952. Quelque chose comme cela.

M. Vaughan: Vous parlez maintenant d'une obligation de \$100 millions, ce qui est différent de ce dont je parle.

Le sénateur Benidickson: Nous avons ici une clause, que nous avons eue dans les récents projets de loi, qui reporte encore cette obligation ou en fait grâce. Est-ce exact?

M. Vaughan: Il y a en effet une obligation de \$100 millions qui devait être exempte d'intérêt; cela faisait partie du réarrangement. J'ai des notes là-dessus quelque part.

Le sénateur Benidickson: Le bill que nous avons devant nous aujourd'hui stipule une mesure similaire.

Le sénateur Grosart: Est-ce ce qu'on appelle communément un moratoire, monsieur Vaughan?

M. Vaughan: Oui. Je sais ce que contient le bill, mais je cherche les notes que je possède sur cette obligation.

Le sénateur Benidickson: Ça se trouve au paragraphe 13.

M. Vaughan: Je sais que c'est dans le projet de loi, monsieur le sénateur, je cherchais simplement mes notes à ce sujet. Il s'agit d'une obligation de \$100 millions qui devait être exempte d'intérêt pendant dix ans. Elle doit échoir en 1971. Quoi qu'il en soit, je ne retrouve pas mes notes.

Le président suppléant: Vous avez raison, c'est en 1972, monsieur Vaughan, parce que c'est un an à partir du 1^{er} juillet 1971.

M. Vaughan: Ce moratoire ne constituait en fait qu'une partie du réarrangement financier général de l'époque, lorsqu'on plaça en équité \$762 millions, et il y avait une somme additionnelle de \$100 millions qui devait être exempte d'intérêt pendant un certain temps et qui devait échoir en 1972.

Le sénateur Benidickson: Qu'est-ce qui devait échoir?

M. Vaughan: L'obligation de \$100 millions.

Le sénateur Benidickson: Seulement \$100 millions.

M. Vaughan: C'est exact. Le reste constitue la moitié non convertie de l'ancienne dette, et nous payons actuellement l'intérêt sur cette somme. C'est ce qui nous amène aux \$74 millions d'intérêt que nous avons à payer, et c'est cette question qu'il nous faut considérer de nouveau maintenant.

Quelqu'un a fait mention d'une déclaration. Loin de moi la pensée de ne pas faire la déclaration que j'ai décidé de faire, mais j'aimerais savoir ce que je dois faire si je suis appelé à parler de cette question devant le comité des Communes. Je voudrais que vous me conseilliez à ce sujet.

Le sénateur Grosart: Je n'oserais certainement pas vous donner de conseils, monsieur Vaughan, sur ce que vous devriez faire en cas d'avis des Communes. En fait, j'aurais affreusement peur de faire ne serait-ce qu'une suggestion.

M. Vaughan: Je pense qu'il s'agit d'une question de rhétorique. Ce que j'ignore réellement, et je me reporte à mes remarques précédentes, c'est quoi faire dans une situation de ce genre. Si par exemple nous vous avons été référés et que vous appreniez ensuite que j'avais fait des déclarations ailleurs, de quelle façon réagiriez-vous? C'est tout ce que je veux savoir.

Le sénateur Benidickson: Ce double emploi m'inquiète effectivement, et je ne sais pas lequel surviendra le premier. J'ai demandé au leader du Sénat, puisqu'il est le seul ministre au Sénat, si nous pouvions obtenir de lui, dans le cas où ce bill serait approuvé, un engagement semblable à

celui qu'a pris M. Jamieson à la Chambre des communes, à savoir que d'une façon ou d'une autre on étudiera la question. Je vous reporte aux débats de comité cités par le sénateur Grosart, ceux du Comité des Transports et Communications de la Chambre des communes, Question n° 1 pour le 16 février.

Vous me dites qu'avis vous a été donné qu'on étudiera certaines des questions qui m'intéressent, comme l'histoire des capitaux des Chemins de fer Nationaux depuis la Loi sur la révision du capital de 1952. Je n'aimerais pas particulièrement voir de double emploi, mais je n'en lirai pas moins les comptes rendus avec intérêt.

Je vais parler au Président pour savoir quand il se propose de vous appeler. S'il a déjà pris d'autres engagements pour le comité, cela pourrait traîner longtemps. Ainsi; lorsque votre rapport annuel pour 1970 sera publié, je pourrais demander au Sénat d'approuver un rappel des représentants des Chemins de fer Nationaux devant nous, afin que, nous basant sur le rapport annuel de 1970, nous ayons l'occasion d'analyser certaines des questions qui nous intéressent comme vous le savez. Vous avez probablement lu ce que j'ai dit la semaine dernière.

M. Vaughan: Oui.

Le sénateur Benidickson: Vous avez expliqué les \$100 millions et le moratoire à leur sujet, ainsi que le moratoire que l'on demande de nouveau dans la clause 13 cette année. En ce qui concerne le net après amortissement et les sources de capitaux émanant de la compagnie même, que demandez-vous dans ce bill en fait de nouvelles avances de capitaux de la part du gouvernement?

M. Vaughan: Les Chemins de fer ne demandent rien, si ce n'est la possibilité d'emprunter \$10 millions pour des embranchements dont nous n'aurons peut-être pas besoin. Nous en faisons la demande pour le cas où nos sources de capitaux ne seraient pas suffisantes.

Le sénateur Benidickson: Je vous comprends en ce qui concerne les embranchements, parce que dans certains cas des décisions politiques ont été prises pour la construction de certaines lignes qui furent incorporées à votre structure de capital pour propriété ou administration.

M. Vaughan: J'aimerais modifier ma dernière réponse en disant que les \$10 millions d'emprunt pour les embranchements n'ont pas été utilisés en 1970, si bien qu'il ne reste en fait que les 2 millions de dollars.

Le président suppléant: Vous voulez dire de nouveaux capitaux?

M. Vaughan: Que nous pourrions emprunter, oui.

Le sénateur Cook: Est-il exact que ce bill prescrit une somme de \$30 millions pour des valeurs privilégiées?

M. Vaughan: Oui, mais nous n'appelons pas cela un emprunt.

Le sénateur Benidickson: C'est l'apport de ce que vous appelez une nouvelle équité.

Le sénateur Cook: Vous appelez cela un nouveau capital.

Le sénateur Benidickson: Je l'appellerais nouveau capital parce que si j'étais un bailleur de fonds, me basant sur la situation actuelle des Chemins de fer, je ne penserais pas en retirer d'intérêt.

Le sénateur Cook: Ce bill n'obligerait-il pas aussi le gouvernement à amortir le déficit des Chemins de fer Nationaux pour 1970, s'il y en a un?

M. Vaughan: Oui.

Le sénateur Benidickson: Ce qui m'amène à ma prochaine question: les années où vous avez eu un déficit, le gouvernement le comblait généralement en incluant une somme d'argent dans les Prévisions budgétaires supplémentaires pour l'année financière en question, et cela a parfois représenté un nombre substantiel de millions. Ces déficits sont-ils accumulés dans vos livres de telle sorte que vous soyez obligés de payer un intérêt à leur sujet?

M. Vaughan: Non, monsieur.

Le sénateur Benidickson: Si bien que dans ce cas encore, il s'agit virtuellement d'un don des actionnaires?

M. Vaughan: Je n'appellerais pas cela un don. Il ne faut pas oublier que nous administrons la compagnie pour le Canada: ce sont là les arrangements financiers que le Canada a décidé de prendre, et nous en faisons simplement partie. Nous sommes en fait vos représentants et nous nous efforçons d'agir d'une façon compétente et sérieuse.

Le sénateur Benidickson: Mais n'êtes-vous pas obligés de le rembourser ou n'envisagez-vous pas au moins la possibilité de payer un intérêt ou quoi que ce soit?

M. Vaughan: Non, c'est cela que la loi de 1937 a amorti.

Le sénateur Cook: Le paiement de dette que vous avez fait en 1969 était de l'ordre de \$24 millions, n'est-ce pas?

M. Vaughan: Oui.

Le sénateur Cook: Savez-vous ce qu'il sera en 1970?

M. Vaughan: Le rapport de 1970, qui paraîtra dans deux ou trois semaines, donne le résultat de nos opérations. Le déficit pour 1970 sera légèrement plus élevé que celui de 1969 à cause de nombreux facteurs. L'augmentation ne sera pas énorme, peut-être \$3 ou \$4 millions ou quelque chose comme cela. Sans révéler le montant exact, je puis dire qu'il sera de cet ordre, et il apparaîtra probablement dans des prévisions budgétaires quelque part. Nous avons connu des difficultés en 1970, l'économie ayant été affectée d'une façon générale, et la grève de l'industrie automobile nous a également causé du tort. Des facteurs de ce genre ont affecté nos affaires, mais je crois que nous avons réussi à contrôler assez bien la situation. Notre profit net avant l'intérêt est de l'ordre de \$45 à \$50 millions et si nous étions à même d'opérer sans l'équité moitié-moitié, nous pourrions faire beaucoup mieux.

Le sénateur Benidickson: C'est à cela que je voulais en venir. Lorsque vous émettez votre communiqué de presse, ou quelle que soit la façon dont vous présentiez votre rapport annuel, vous spécifiez généralement vos profits d'exploitation, s'il y en a, et je crois qu'il y en a eu ces dernières années. Vous incluez aussi dans ce rapport une déclaration semblable à celle que vous venez de faire, à savoir que si vous n'aviez pas à payer d'intérêt sur certaines choses, votre déficit ne serait pas ce qu'il est. Quelles sont ces choses sur lesquelles à votre avis vous devriez être exemptés de l'intérêt?

M. Vaughan: Eh bien, il y a la dette. Nous avons beaucoup de titres en circulation, et une dette qui se chiffre à

\$1.8 milliard. Nous avons parlé de la révision du capital et le Parlement a mentionné la structure du capital et a référé la question au comité des Communes. Nous n'ignorons pas qu'aucune entreprise ne peut fonctionner sans dettes, ce serait trop beau. Mais c'est le rapport entre la dette et l'équité qui crée un tel déséquilibre.

Le sénateur Benidickson: Si je me souviens bien de la situation en 1952, les administrateurs d'alors étaient assez satisfaits de la révision du capital faite cette année-là et ils affirmaient que les Chemins de fer Nationaux pouvaient fonctionner comme n'importe quelle autre société; puis, les années suivantes, lorsqu'ils voulurent emprunter de nouveaux fonds du gouvernement pour l'adoption du système diesel ou d'autres améliorations du genre, ils déclarèrent encore qu'ils pourraient rembourser. Alors pour quelle raison la compagnie ne considérerait-elle pas la portion de la dette subsistant en 1952 et encourue depuis 1952 en emprunts annuels, toujours effectués en principe selon des normes commerciales, comme devant porter intérêt, ainsi que le ferait toute autre société, et comme faisant partie de ses dettes réelles?

M. Vaughan: C'est ce qui se passe aujourd'hui, et quel qu'un doit payer.

Le sénateur Cook: Quel est votre intérêt annuel? Est-il de l'ordre de \$80 millions?

M. Vaughan: Il est de \$74 millions. En 1952, les administrateurs de l'époque avaient étudié la question dans tous ses détails et s'étaient efforcés de prévoir l'avenir, comme le font les dirigeants de n'importe quelle entreprise, et ils auraient probablement aimé un plus ros amortissement de la dette accumulée par les anciennes compagnies s'ils avaient pu l'obtenir. Ce qui est remarquable toutefois dans les statuts de 1952, c'est l'entente conclue entre la Couronne et la compagnie.

Le sénateur Grosart: Vous ne pouviez mieux faire à l'époque.

M. Vaughan: Oui. On devait réviser la chose après un certain temps, selon l'expérience acquise. Au cours des années 1950, de nombreux changements technologiques sont survenus: il nous a fallu absorber les frais considérables occasionnés par le passage de la vapeur au diesel et toutes les modifications d'usinage qui ont suivi.

Le sénateur Grosart: C'est vrai aussi pour vos concurrents.

M. Vaughan: C'est vrai, mais il s'agit d'une société bien établie et bien administrée, et je ne lui enlève absolument rien, car elle fait honneur au Canada. Il ne faut pas oublier cependant que cette société fut conçue et établie comme une unité cohésive à même de diriger sa destinée depuis le début. Ce qui a été confié à la direction de notre compagnie de 1919 à 1923, par contre, c'est quelque 300 ou 400 entreprises en faillite, et c'est ce dont il nous a fallu nous occuper depuis lors, en plus de la fusion des diverses compagnies et lignes qui s'y est ajoutée. Le Canada à cette époque possédait plus de milles de voies ferrées que tout autre pays au monde, mais je n'ai pas l'intention de m'étendre là-dessus.

Le sénateur Benidickson: C'est un énorme fardeau politique qui a été jeté sur vos épaules.

M. Vaughan: Ce que nous voulons dire aujourd'hui, c'est que si nous avons bénéficié des mêmes procédés d'amor-

tissement que toutes ces compagnies et que celle qui en résulta finalement, nous n'aurions pas cette énorme dette à éteindre aujourd'hui.

Le sénateur Benidickson: En dépit de la loi de 1952?

M. Vaughan: En dépit de la loi de 1952, et nous pensons qu'il convient de prendre la chose en considération.

Le sénateur Cook: Il convient aussi de dire que vous administrez actuellement par statut ou autrement certains services dont vous ne vous occuperiez pas dans d'autres circonstances. Ce sont des services non profitables mais qu'il vous faut maintenir.

Le sénateur Grosart: Cela s'applique-aussi à la société privée.

M. Vaughan: Nous touchons ici à la Loi des transports nationaux, et vous savez ce que cela veut dire.

Le sénateur Cook: Ce que je veux dire est qu'en considérant les coûts d'exploitation au cours des dix dernières années, les Chemins de fer Nationaux ont assez bien réussi s'ils ont pu maintenir leur dette à \$24 ou \$26 millions, les frais d'exploitation augmentant constamment. Je ne pense pas du tout que ce soit une piètre réussite.

Le sénateur Grosart: Vous voulez dire le déficit de \$24 millions, pas les déienses.

Le sénateur Cook: Le déficit annuel, qui est de l'ordre de \$24 à 26 millions.

Le sénateur Grosart: Par simple curiosité, quel est le pourcentage des \$74 millions d'intérêt qui ne serait pas applicable à votre avis si les Chemins de fer Nationaux avaient eu ce que j'appellerais, faute de mieux, un bon départ? En 1952, par exemple, l'arrangement avait été que la moitié de la dette en souffrance serait convertie en équité aux actionnaires. Je crois que ce que vous voulez dire est que cet arrangement manquait de réalisme.

M. Vaughan: Pas à ce moment-là—beaucoup de personnes très compétentes s'en sont occupées—mais si l'on considère la chose aujourd'hui, il semble qu'on aurait pu faire mieux.

Le sénateur Grosart: Je cherche à connaître le pourcentage des \$74 millions qui à votre avis ne ferait pas partie de la dette des Chemins de fer Nationaux s'ils avaient eu ce que j'appelle un bon départ. Vous voudrez peut-être apparemment cette question au déficit de \$24 millions?

M. Vaughan: Au sujet du déficit lui-même, je crois pouvoir en toute justice déclarer que si nous n'avions pas effectuée les dépenses d'établissement nécessitées par la modernisation des opérations, le déficit serait cinq à six fois plus considérable qu'il ne l'est. Votre seconde question se rapporte à l'allègement de l'intérêt. Nous pensons être en droit d'attendre—mais il nous faudra en convaincre le gouvernement—un allègement de \$50 à \$60 millions.

Le sénateur Grosart: Cela vous allégerait de combien?

Le sénateur Benidickson: Je ne comprends pas. Cela me semble très peu.

M. Vaughan: En intérêt.

Le sénateur Benidickson: Un allègement annuel de ce montant?

M. Vaughan: Non. Si vous consultez notre dernier rapport annuel, vous voyez que l'intérêt est de \$74 millions. Je veux dire que je pense et que j'espère que nous pourrions demander un réarrangement de notre structure de capital en vertu duquel l'intérêt serait coupé de \$50 à \$60 millions. En mettant cela en parallèle avec nos opérations nettes, nous nous trouverions dans une situation nous permettant de faire des profits.

Le sénateur Grosart: Si vous étiez capables de convaincre le gouvernement de le faire, votre rapport annuel montrerait alors des gains nets positifs?

Le sénateur Burchill: J'ai beaucoup aimé un livre appelé *Le Rêve National*, qui est l'histoire du Canadien Pacifique. Vous devriez faire écrire une histoire des Chemins de fer Nationaux dans laquelle tout serait expliqué.

M. Vaughan: Mais nous en avons une, monsieur le sénateur, et je regrette que vous ne l'avez pas entre les mains. Nous possédons plus qu'un simple rêve.

Le sénateur Langlois: Oui, vous avez un cauchemar.

Le sénateur Grosart: C'est un cauchemar que vous avez, monsieur Vaughan.

M. Vaughan: Donnez-lui le nom que vous voulez, c'est un défi. Je trouve que notre compagnie fait du mieux qu'elle peut et j'estime qu'elle fait un travail louable pour l'ensemble du Canada. Vous devriez faire parvenir un certain nombre de ces livres aux honorables sénateurs, monsieur Smith. Ils contiennent des historiques de la compagnie. Le premier volume part de 1836 et va jusqu'à une certaine époque et le second est un historique à partir de cette époque jusqu'à la fusion en 1923. Le colonel Stevens, historien bien connu, est à préparer le troisième volume qui fera l'historique de la compagnie jusqu'en 1950.

Le sénateur Burchill: *The National Dream* est un livre des plus intéressants.

M. Vaughan: Si vous suivez les parties de hockey à la télévision, vous verrez que la publicité du National-Canadien traite du progrès et de la réalisation du rêve canadien; nous appartenons donc aussi au domaine du rêve.

Le sénateur Grosart: Auriez-vous donc le même agent de publicité?

Le président suppléant: Les membres du Comité ont-ils d'autres questions à poser?

Le sénateur Benidickson: Quelqu'un pourrait-il nous donner le chiffre net des affectations adoptées par le Parlement depuis 1952 pour couvrir les déficits du National-Canadien?

M. Vaughan: Vous voulez sans doute parler des nouveaux crédits accordés par le Parlement. Ces chiffres sont indiqués dans les rapports annuels, si je ne m'abuse.

Le sénateur Benidickson: C'est exact.

M. Vaughan: A la page 46 du dernier rapport de 1969, vous trouverez le compte rendu de notre situation financière depuis 1945. On y trouve un état des profits et pertes de l'exploitation, nos autres revenus, notre surplus ou notre déficit avant le paiement de l'intérêt; l'intérêt sur la dette, notre surplus ou notre déficit et, enfin, le revenu du fret par tonne-mille. C'est un exposé très précis. En avez-vous un exemplaire sous la main?

Le sénateur Benidickson: Oui. En ce qui a trait à l'intérêt sur la dette, il s'agit de l'intérêt total?

M. Vaughan: Il s'agit de l'intérêt des Chemins de fer Nationaux du Canada.

Le sénateur Benidickson: Et cet intérêt diminue très rapidement après 1952.

M. Vaughan: C'est exact.

Le sénateur Benidickson: C'est que vous n'avez pas été obligés de verser l'intérêt sur les \$770 millions de dollars après cette date.

M. Vaughan: On voit à cette date une division en deux parties presque égales; l'intérêt à cette date est passé de \$48,117,000 à \$25,415,000. Vous vous souviendrez que j'ai dit que le 1.4 milliard de dollars était presque également partagé entre la dette et l'avoir propre.

On voit ensuite un indice d'augmentation.

Le sénateur Benidickson: Mais vous êtes quand même revenus à \$74 millions de dollars en 1969.

M. Vaughan: Oui, à \$74,205,000.

Le sénateur Benidickson: Il s'agit de 74 millions de dollars en intérêts seulement après qu'on eut réduit ce montant à \$25 millions de dollars en 1952.

Le sénateur Cook: Ce déficit représente 20 p. 100 de notre actif. Vous avez tenu compte du matériel roulant, des améliorations et de certains autres domaines.

M. Vaughan: Oui, car il s'agit ici d'une société de quatre milliard de dollars. De toute façon, nous avons des commentaires à faire au sujet de la structure des immobilisations et nous les ferons en temps et lieu.

Le sénateur Grosart: J'aurais quelques renseignements à demander à M. Vaughan. Pourriez-vous tout d'abord nous dire quelle fraction de ces 688 millions de dollars requiert l'autorisation en vertu du bill que nous étudions actuellement? Je devrais peut-être expliquer ce chiffre de 688 millions en citant de nouveau le Ministre. On lui a posé la question suivante à la page 118 du compte rendu du comité de la Chambre des communes:

Le Ministre pourrait-il nous dire le montant exact qui est autorisé pour le CN et Air Canada en vertu de ce bill. S'agit-il de 309 millions de dollars ou d'un chiffre d'environ 688 millions de dollars, y compris l'emprunt de 13 millions de livres sterling?

Et le ministre a répondu ce qui suit:

Je serais porté à croire que c'est le dernier chiffre.

Je ne vous demanderai pas si le ministre a raison ou non, car il y a plusieurs façons d'interpréter les chiffres. Je vous demande simplement quel pourcentage des transactions (je ne dis pas les dépenses, mais bien les transactions) doit être autorisé en vertu du bill que nous étudions présentement?

M. Vaughan: J'ai franchement de la difficulté à comprendre ce chiffre de 688 millions de dollars, monsieur le sénateur.

Le sénateur Grosart: C'est un chiffre qu'a donné le Ministre.

M. Vaughan: Oui, je le sais.

Le sénateur Grosart: J'ai de la difficulté à le comprendre. Je crois que c'est une addition sommaire de tous les chiffres.

M. Vaughan: Permettez-moi d'apporter une explication. Il ne s'agit pas d'une addition de toutes les dépenses.

Le sénateur Grosart: Ce ne sont pas des transactions, mais bien des dépenses. D'après mon calcul, j'en arrive à 688 millions de dollars en transactions. On nous demande ici d'autoriser, non seulement les dépenses, mais aussi les transactions. Je vous demanderai donc de nouveau quel pourcentage de ces 688 millions de dollars doit être autorisé.

Si c'est là une question difficile, monsieur le président, je suggérerais qu'on demande à M. Vaughan de nous donner la réponse.

M. Vaughan: Je vous prie de m'excuser, mais je ne suis pas du tout sur la même longueur d'onde.

Le sénateur Grosart: Je sais que c'est là une question très difficile.

M. Vaughan: Je m'excuse; mais, comme je viens de vous le dire, je suis sur une toute autre longueur d'onde. Je n'ai pas additionné les chiffres de la même façon. Comme le sénateur Cook l'a déjà dit, les 229 millions de dollars représentent un emploi de nos propres fonds internes, en plus des 32 millions en achat d'actions par le Gouvernement.

Le sénateur Grosart: Monsieur Vaughan, il faut que tout parlementaire se rappelle que nous n'autorisons pas seulement les dépenses, mais qu'il faut aussi s'occuper des transactions. Sans suggérer que c'est le cas, il ne faut pas oublier qu'il peut aussi se produire des irrégularités dans les transactions.

Le président suppléant: M. Vaughan pourrait peut-être prendre avis de vos questions, sénateur Grosart, puis nous donner les renseignements désirés par écrit après avoir étudié la question avec ses collaborateurs.

Le sénateur Grosart: Je suis pleinement d'accord avec votre suggestion.

M. Vaughan: Je n'ai aucune objection à cela. Vous avez cité le Ministre et j'aimerais bien vérifier ce qu'il a dit.

Le sénateur Grosart: Vous avez employé les mêmes expressions que j'ai citées; soit «toutes sortes de choses qu'on a dû faire» et «les problèmes considérables». Je vais maintenant citer le Ministre, qui a dit «les mesures d'urgence auxquelles il faudra peut-être avoir recours si le bill n'est pas adopté rapidement». Je vais vous demander tout d'abord s'il vous a fallu prendre des mesures de financement d'urgence pour tenir votre société à flot à cause d'un délai dans l'adoption qu'on nous demande maintenant. Si tel est le cas, quelles sont ces mesures d'urgence? Je ne pose pas cette question dans le but de critiquer. Je veux simplement obtenir des renseignements et savoir pourquoi ce genre de chose ne devrait pas se produire de nouveau à l'avenir.

M. Vaughan: S'il y a des journalistes ici présents, je veux qu'ils comprennent que je suis dans une position assez difficile quand on me demande de faire des commentaires sur la déclaration d'un Ministre.

Un bill qui a été présenté au mois de novembre dernier n'a pas encore été adopté, et nous sommes le 11 mars. Il est

sûr qu'un bill de ce genre aura des répercussions sur la compagnie si l'on a besoin d'avoir recours à ses dispositions, ce qui n'est peut-être pas le bon mot, ou à son contenu. Je vous ai déjà dit que c'est là un bill de 18 mois. Les deux compagnies ont besoin de certains aspects du semestre de 1971. Comme elles n'ont pu obtenir l'argent nécessaire du Gouvernement en provenance du Fonds du revenu consolidé ou en vertu de l'autorisation d'emprunter, pour ce qui est d'Air Canada, les deux compagnies ont dû exercer un contrôle financier des plus serrés. Je n'emploierai pas le mot «urgence» et je ne dis pas non plus qu'elles n'exercent pas toujours un contrôle financier serré. Je veux cependant que vous vous rappeliez que nous manipulons des sommes considérables, puisque le CN a un chiffre d'affaires de un milliard de dollars et que celui d'Air Canada est de 450 millions de dollars. Nous faisons affaire avec les banques qui nous offrent leur crédit. Nous avons donc été en mesure de traiter avec les banques et d'obtenir les crédits nécessaires jusqu'à ce que le bill soit adopté.

Le sénateur Grosart: Vous avez toute ma sympathie.

Le sénateur Benidickson: C'est la réponse. Comme tant d'autres personnes, vous avez traité avec les banques.

M. Vaughan: C'est cela, monsieur le sénateur. Si je ne suis pas en mesure de payer mon réfrigérateur, je dois m'adresser à la banque. C'est la même chose.

Le sénateur Grosart: Je n'ai pas l'intention de poursuivre la question. Je comprends votre problème et je vous ai simplement posé la question pour que le Comité soit informé de la situation, car il ne faut pas que la situation avec laquelle nous sommes aujourd'hui aux prises se présente de nouveau l'an prochain.

M. Vaughan: Les compagnies ne sont pas dans l'embaras. Il n'est pas question d'effondrement ou de désastre. C'est tout simplement ennuyeux.

Le sénateur Grosart: Je ne reviendrai pas sur le sujet, monsieur Vaughan. Je suis très satisfait de votre réponse.

Pourriez-vous maintenant me dire le nombre des filiales du National-Canadien. Diriez-vous qu'il y en a environ une trentaine?

M. Vaughan: Oui, il y a 30 ou 31 filiales.

Le sénateur Grosart: Dans quelle mesure l'exploitation des filiales influe-t-elle sur vos profits et pertes?

M. Vaughan: Le tout est fusionné dans un système unique.

Le sénateur Grosart: En somme, s'il y a quelque part un déficit, vous diriez qu'il n'y a déficit que dans l'ensemble de l'exploitation d'après un système actuariel convenu.

M. Vaughan: C'est exact.

Le sénateur Grosart: Quel est le rapport entre les profits et pertes des filiales et celles du National-Canadien lui-même? En d'autres termes, quel rapport existe-t-il entre la compagnie et l'ensemble du système?

M. Vaughan: Songez-vous à un domaine en particulier?

Le sénateur Grosart: Non, je veux simplement savoir l'effet des filiales en tant que groupe sur la situation globale.

Le sénateur Benidickson: La Hudson Bay Railway est-elle une entité distincte?

M. Vaughan: Non, elle fait partie du système.

Si vous vous reportez à la page 32 de notre rapport annuel, vous verrez que la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada est la société-mère. La Canadian National Express Company est une filiale. Cette filiale nous a rapporté un profit. Le CNR-France est une société propriétaire de l'Hôtel Scribe à Paris et la Canadian National Realties Limited est une entreprise qui jouit d'une grande autonomie en matière de transactions immobilières; tout profit net dans ce domaine est versé à la section des «autres revenus» du compte consolidé.

Un sénateur: La compagnie Pine Point est-elle une filiale?

M. Vaughan: Non, monsieur. La Great Slave Railway a été construit en vertu des dispositions d'une loi spéciale du Parlement et les fonds ont été fournis par le Parlement pour construire un chemin de fer au bénéfice du développement des ressources. On nous a par la suite confié son exploitation, ce qui fait que ce chemin de fer fait maintenant partie de notre système d'exploitation.

Le sénateur Benidickson: Il n'en est pas question dans l'état de compte.

M. Vaughan: Je vous assure que si, monsieur le sénateur.

Le sénateur Grosart: C'était à l'époque où on avait de l'ambition.

M. Vaughan: Vous avez raison. Ce fut un déboursé méritoire, parce qu'il a permis de reculer les frontières du Nord.

Le président suppléant: Quel est le résultat de l'exploitation de filiales qui s'occupent du transport routier?

M. Vaughan: Le rapport annuel donne la liste des entreprises de camionnage. Nous en retirons un profit net de 2 millions de dollars, je crois, ou, du moins, d'un million et demi de dollars.

Le sénateur Grosart: Quelle est la situation des Télécommunications du National-Canadien, des communications elles-mêmes?

M. Vaughan: Il ne s'agit pas dans ce cas-là d'une compagnie distincte, mais plutôt d'un service dont les profits s'établissent à environ 7 p. 100. Il se pourrait que vous me demandiez comment il se fait, si nous sommes vraiment de si bons administrateurs, que nous subissions un déficit. J'espère que vous ne me poserez pas cette question.

Le sénateur Benidickson: Vous exploitez certains services de transport dans les Maritimes et je songe de façon particulière aux navires. Font-ils partie de votre structure d'immobilisations ou sont-ils exploitées simplement en vertu de crédits gouvernementaux?

M. Vaughan: Nous exploitons des navires entre la terre ferme et Terre-Neuve, entre le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard et un service de navires côtiers le long du littoral de Terre-Neuve.

Le sénateur Hollett: Y a-t-il un service d'autobus qui relève de votre compagnie?

M. Vaughan: Oui, il y a aussi le service d'autobus. Les dépenses en immobilisations pour les navires sont fournies par un crédit particulier du Gouvernement. Le Gouvernement prend ensuite à sa charge le mince écart entre les

revenus et les dépenses de ces exploitations et ces chiffres apparaissent dans un crédit spécial qui vous est présenté. Mais, dans le rapport annuel, les montants que nous recevons pour l'exploitation de ces services sont compris dans les revenus perçus pour l'ensemble de l'exploitation ferroviaire.

Le sénateur Grosart: Vous permet-on de réaliser un profit à ce titre?

M. Vaughan: Ils ne sont pas dans une situation profitable à l'heure actuelle.

Le sénateur Grosart: Retirez-vous un profit dans ce que vous demandez au Gouvernement pour l'exploitation de ces services, ou bien vous en acquittez-vous pour le prix coûtant ou pour moins du prix coûtant?

M. Vaughan: Incidemment, j'ai oublié de mentionner le *Bluenose*, et c'est regrettable, car je suis moi-même originaire des Maritimes. Nous recevons des frais de gestion pour l'exploitation de ces services, monsieur le sénateur, parce que tout notre personnel de la région Atlantique s'occupe de l'exploitation de ces services.

Le sénateur Benidickson: S'agit-il d'une somme globale ou d'un pourcentage?

M. Vaughan: Je dois vous dire que nous sommes dédommagés complètement pour les petits écarts. Je ne me souviens pas exactement du montant des frais de gestion.

Le sénateur Cook: Monsieur Vaughan, vous nous avez ensuite établi votre dépréciation aux environs de 200 millions de dollars. Je serais porté à établir ce chiffre à 175 millions de dollars pour que vous puissiez vous en tirer sans profit ni perte. Comment faites-vous pour en arriver à un montant de dépréciation de cet ordre?

M. Vaughan: Pendant que mes fonctionnaires s'occupent de trouver la réponse, permettez-moi d'expliquer ce qu'on appelle la classification uniforme des comptes.

Le sénateur Cook: Et qui établit cette classification?

M. Vaughan: C'est une classification qui a été établie par l'ancienne Commission des transports, qui est maintenant la Commission canadienne des transports. Les taux de dépréciation sur l'équipement sont sujets à réglementation et il ne s'agit aucunement d'un calcul sujet à des modifications continues.

Le sénateur Cook: Vous est-il possible d'exercer un contrôle?

M. Vaughan: Il faut absolument qu'il y ait certains frais de dépréciation comme, par exemple, sur les locomotives qui ont peut-être une vie de 30 ans. Nous possédons des renseignements très complets à ce sujet et nous les mettrons à votre disposition si vous le désirez.

Le sénateur Cook: Je vous remercie, mais j'étais simplement intéressé à entendre vos commentaires à ce sujet.

M. Vaughan: Dans l'hôtellerie et certains autres domaines, la dépréciation est établie comme on le fait normalement dans le domaine des affaires.

Le président suppléant: Les membres du Comité ont-ils d'autres questions à poser?

Le sénateur Grosart: Nous n'avons pas encore parlé d'Air-Canada et j'estime que nous manquerions à notre devoir si

nous ne demandions pas à M. Vaughan de nous présenter un rapport sur Air-Canada. J'espère qu'il lui sera possible de projeter son rapport dans l'avenir, dans la mesure où il pourra nous expliquer les projections qui sont actuellement du domaine public en ce qui a trait à la séparation éventuelle du National-Canadien et d'Air-Canada. Nous comprendrons parfaitement si vous nous expliquez qu'il s'agit là d'un domaine au sujet duquel vous ne pouvez faire de commentaires pour le moment.

Le sénateur Burchill: Avons-nous terminé l'étude des Chemins de fer nationaux du Canada?

Le sénateur Grosart: Le président a demandé aux membres s'ils avaient d'autres questions à poser?

Le président suppléant: Auriez-vous des questions à poser sur le National-Canadien?

Le sénateur Burchill: Je n'ai qu'un seul commentaire à faire au sujet de l'exploitation du National-Canadien. Lors de notre dernière séance il y a un an ou deux, j'ai fait des reproches, en ma qualité de voyageur, au sujet du trajet de l'*Océan Limitée* en partance du Nouveau-Brunswick et qui arrive en gare de Montréal à 8h.15 alors que le train pour Ottawa est parti à 8 heures, avec le résultat qu'il faut attendre quelques heures avant de monter sur le train suivant. Ce contretemps a été corrigé et nous vous en remercions, parce que l'*Océan Limitée* arrive à Montréal à 7 heures maintenant, à temps pour que l'on puisse prendre le train d'Ottawa qui part à 8 heures. C'est magnifique,

Le président suppléant: Mais...

Le sénateur Burchill: Vous avez retranché le wagon-restaurant entre Montréal et Ottawa et les dispositions que vous avez prises pour le petit déjeuner laissent à désirer.

Le sénateur Grosart: A-t-on aussi laissé tomber le wagon-bar?

Le sénateur Burchill: C'est du petit déjeuner que je parle dans le moment.

M. Vaughan: Nous n'avons pas songé à faire le service du bar le matin.

Le sénateur Grosart: J'aurais cru que vous auriez songé aux gens des Maritimes.

Le sénateur Burchill: Il fut un temps où l'on nous servait un excellent petit déjeuner et le wagon-restaurant était toujours rempli. La dernière fois que je suis monté à bord de ce train pour me rendre à Ottawa, ce wagon avait disparu et il m'a été impossible de prendre le petit déjeuner. J'ai fini par trouver un petit coin dans un autre wagon.

Le sénateur Michaud: Je suis d'accord avec vous sur ce point.

Le sénateur Burchill: Voyagez-vous à bord de ce train?

Le sénateur Michaud: Oui.

Le sénateur Burchill: Vous devriez ajouter vos commentaires aux miens.

M. Vaughan: J'espérais contre tout espoir que vous ne poseriez pas cette question. Le problème d'un wagon-restaurant entre Montréal et Ottawa est très onéreux. Le personnel du service-voyageurs s'est penché sur le problème et a tâché de le résoudre de façon satisfaisante. Il s'est

efforcé de rationaliser ce service après s'être rendu compte qu'on subissait des pertes de \$300,000 par année avec le wagon-restaurant. La courte distance en est la raison et le wagon ne peut accommoder qu'un certain nombre de voyageurs. Plusieurs d'entre eux ne s'y rendent que pour le café, tandis que d'autres y prennent le petit déjeuner. On nous a fait des reproches au sujet de la situation actuelle et nous étudions toujours de près le service de restaurant et de bar à bord de ce train.

Nous avons l'intention de mettre en service des wagons bar-café qui offriront un choix varié de mets, ce qui permettra aux voyageurs de prendre un petit déjeuner composé de jus de fruits, de céréales, de café et autres choses du genre.

De plus, nous nous efforçons de rendre l'ameublement plus commode. Voici une maquette d'un wagon. Dans le passé, le problème était que le wagon-restaurant était trop éloigné des autres wagons, avec le résultat qu'un voyageur ne savait que faire de son «chien-chaud» et de son café. Comme on n'a que deux mains, quand on est de retour à son wagon, il faut parfois tenir son café entre ses genoux et déposer le «chien-chaud» sur la banquette. Nous allons installer des tables pliantes à bord des wagons-voyageurs et cela donnera un service plus satisfaisant. Vous serez surpris d'apprendre que les revenus n'ont pas diminué depuis que nous avons éliminé le wagon-restaurant.

Le sénateur Benidickson: En ce qui a trait au nombre de voyageurs?

M. Vaughan: Non, en ce qui a trait au service de repas dans le wagon-salon. Dans les wagons-café, nous aurons des plateaux semblables à ceux des lignes aériennes qu'on pourra fixer aux banquettes et l'on servira des repas légers. Il y aura, dans les wagons-bar, des tables sur lesquelles les voyageurs pourront placer tout ce qu'il faut pour prendre leur repas.

Le sénateur Burchill: Transporteront-ils les repas d'un wagon à l'autre?

M. Vaughan: Voici un croquis du wagon-bar. Il y a des réchauds ultra-rapides qui permettront aux voyageurs de se procurer des hamburgers, des «chien-chauds», des céréales, des jus de fruits, du café, des tablettes de chocolat, des eaux gazeuses et autres choses du genre et de rapporter cela à leurs banquettes, comme je l'ai déjà expliqué. Vous pouvez vous rendre compte, d'après le croquis, que nous nous efforçons de rendre ce wagon aussi attrayant que possible. Nous n'avons pas l'intention de laisser le service entre Montréal et Ottawa se détériorer. Loin de là, j'estime que nous fournirons un excellent service. Nous voulons réduire les pertes à leur plus simple expression. Il me semble que c'est une obligation, compte tenu du nombre de voyageurs qui prennent ce train.

Le président suppléant: Monsieur Vaughan, le sénateur Grosart vous a posé une question au sujet d'Air-Canada. Vous pourriez peut-être nous donner un exposé général de la situation.

M. Vaughan: Je crois que sa question portait sur le rapport qui existe entre les compagnies.

Le sénateur Grosart: Je vous demande seulement un exposé général de la situation.

M. Vaughan: Sans entrer dans les détails, vous savez que, depuis 1937, les Chemins de fer Nationaux du Canada sont le seul actionnaire d'Air-Canada. Vous verrez dans le rap-

port annuel d'Air-Canada un avoir de 5 millions de dollars, et le National-Canadien est le seul détenteur de cet avoir. Cela signifie qu'Air-Canada a une structure avoir-dette passablement déséquilibrée. Au cours de la dernière année, il y a eu des entretiens entre le président d'Air-Canada, M. Pratte, et le Gouvernement au sujet d'une révision de la législation qui régit Air-Canada et une révision de la structure du capital-actions d'Air-Canada.

En ce qui a trait au rapport entre les deux compagnies, j'avoue qu'il n'est pas bon que le National-Canadien soit le seul actionnaire d'Air-Canada. On peut faire valoir le besoin d'une collaboration permanente dans des domaines qui peuvent profiter aux deux compagnies. C'est le principe général des entretiens qui se poursuivent actuellement.

Le sénateur Benidickson: L'actionnaire ultime est le même, c'est-à-dire le public.

M. Vaughan: Oui, vous avez peut-être raison. Il est possible que le National-Canadien ne détienne à l'avenir qu'une partie minime des actions et que ce soit le Gouvernement qui détienne le reste. Les entretiens ne sont pas allés plus à fond pour le moment. Aucun plan n'a été suggéré visant à mettre les actions d'Air-Canada sur le marché.

Le président suppléant: Les membres ont-ils d'autres questions à poser?

Le sénateur Grosart: Quelle est la position financière d'Air-Canada à l'heure actuelle?

M. Vaughan: Je dois répéter que le rapport annuel sera présenté au mois de mars. Me permettez-vous de ne point répondre à cette question?

Le sénateur Grosart: Mais oui, certainement.

Le sénateur Benidickson: La question que je vais vous poser pourra peut-être vous sembler injuste. Si l'on fait exception du ministre des Finances et du ministre des Transports, qui sont mentionnés plusieurs fois dans le bill, ainsi que de leurs sous-ministres, quels seraient d'après-vous les agents de liaison les plus haut placés entre les sièges sociaux du Canadien-National et d'Air-Canada à Montréal et ces deux ministères gouvernementaux pour les discussions routinières ou la liaison parlementaire?

M. Vaughan: Il y a, j'en suis à peu près certain, une liaison entre le ministre et le président. C'est une chose qui se fait couramment. Dans les autres affaires générales et dans les questions fondamentales dont nous parlons à l'heure actuelle, cette liaison se ferait avec les ministres ou leurs sous-ministres ou même leurs sous-ministres adjoints. Dans d'autres domaines, je prends comme exemple M. Taylor, ici présent, qui est vice-président d'Air-Canada et qui s'occupe activement des questions routinières qui touchent le Gouvernement et les négociations bilatérales entre le Canada et les pays étrangers en ce qui a trait aux routes aériennes. Certains fonctionnaires de la direction des finances du ministère des Transports traitent avec notre personnel de la région Atlantique en ce qui concerne l'exploitation des navires. Notre service de la comptabilité est en relation constante avec le ministère des Finances. Il y a une liaison générale dans la structure du contrôle administratif qui se poursuit sur une base permanente. Est-ce bien là ce que vous me demandiez?

Le sénateur Benidickson: Oui, mais je résumerais la question en disant que, somme toute, cette liaison devrait être laissée au soin du bureau du ministre.

Le sénateur Cook: Si les entretiens suivent leurs cours normal, peut-on s'attendre que vous reveniez devant le Comité l'année prochaine pour l'étude d'un bill semblable?

Le sénateur Grosart: J'espère que ce sera un bill tout à fait différent.

M. Vaughan: Disons simplement que j'espère avoir l'occasion de vous revoir.

Le sénateur Benidickson: Je n'ai qu'une seule autre question à poser. Je veux simplement que vous m'expliquiez un point que je n'ai pas très bien compris. En ce qui a trait aux nouveaux crédits gouvernementaux qui s'ajoutent à votre capital, à l'exception de ce que vous aurez à nous dire au sujet de votre déficit de 1970 et dont nous traiterons lors de la discussion des bills des subsides, vous ai-je bien compris quand vous avez dit que vous produisez à l'intérieur même de la compagnie tout ce qui est mentionné dans ce bill, à l'exception possible des 10 millions de dollars qui sont dans le bill de l'année dernière et dont vous n'avez, selon vous, employé que huit millions de dollars?

M. Vaughan: Nous n'avons touché à aucune partie de cet argent. Nous n'avons pas contracté d'emprunts.

Le sénateur Benidickson: Dans un autre domaine, lorsqu'on s'arrête à une clause comme la clause 3 où il est dit que vous allez dépenser quelque 229 millions de dollars pour telle ou telle propriété ferroviaire, pour les voies secondaires ou autre chose, trouvez-vous l'argent nécessaire au sein de l'exploitation de la compagnie d'une source comme, par exemple, la dépréciation?

M. Vaughan: Et les actions privilégiées.

Le sénateur Benidickson: Oui, en continuant ce qui constitue les 32 millions de dollars.

M. Vaughan: C'est exact.

Le sénateur Hollett: Le système d'autobus à Terre-Neuve est-il actuellement solvable ou bien s'enlise-t-il dans les dettes comme le chemin de fer?

M. Vaughan: Je puis répondre à cette question de façon générale. L'exploitation du service d'autobus ne se fait pas sur une base profitable. Je suppose qu'on savait dès le début que l'exploitation serait déficitaire, mais le déficit dépasse de beaucoup ce qu'était auparavant le déficit de l'exploitation de ce chemin de fer. Comme je n'ai pas les chiffres à la portée de la main, je ne saurais vous dire de façon précise le montant exact de ce déficit. On vient cependant de me faire parvenir une feuille de papier. Nous devons de présenter à la Chambre des communes la réponse à la question no. 587. Je ne sais si cette réponse a déjà paru au Compte rendu des débats de la Chambre, mais elle indique que le déficit s'établit à \$379,000. L'augmentation est due à une augmentation des salaires, aux coûts de réparation, à des changements apportés aux autobus et à une augmentation du nombre d'autobus en service.

Le sénateur Hollett: Est-ce là le déficit d'un an ou le déficit depuis le début de l'exploitation?

M. Vaughan: C'est le chiffre de 1970. L'hiver a été dur un peu partout.

Le sénateur Grosart: Monsieur Vaughan, la compagnie verrait-elle comme solution raisonnable de ce problème

d'autorisation, d'octroi de crédits, d'approbation et autres choses connexes le fait de se présenter seulement devant le Parlement lorsqu'elle a besoin, comme le sénateur Benidickson, de «nouveaux crédits»? Je vous pose cette question parce que c'est la procédure normale dans le cas des autres sociétés de la Couronne.

M. Vaughan: Je répondrai dans le sens de l'affirmative, quitte à étudier plus à fond cette solution. Ma réponse instinctive est cependant affirmative.

Le sénateur Benidickson: Je comprends votre réponse, en tant que vous êtes vous-même en cause; mais, du point de vue d'un parlementaire, je ne la trouve pas satisfaisante. Je crois qu'on a plus souvent l'habitude à la Chambre des Communes de n'étudier qu'une seule fois par année le budget et le rapport annuel des sociétés. Les députés représentent les contribuables qui appuient ces sociétés de leurs deniers. J'estime qu'une étude annuelle est utile et nécessaire.

Le sénateur Grosart: Ma suggestion ne changerait rien à cet état de choses, parce qu'il est permis d'étudier l'activité de toute société de la Couronne lorsqu'elle se présente devant le Parlement pour demander de l'argent. Ma suggestion ne changerait rien à cela et il y aurait naturellement plusieurs autres façons de référer le rapport annuel d'une société à un comité. Si je fais cette suggestion, c'est que nous sommes en présence d'une anomalie en ce qui a trait à la manière dont cette société de la Couronne fait rapport au Parlement. C'est pourquoi j'estime qu'il y a

confusion à cause des mots «autorisation», «vote de crédits», «approbation» et autres. Vous avez cependant répondu à ma question et votre réponse me satisfait pleinement.

Le sénateur Burchill: Je propose qu'on fasse rapport du bill.

Le président suppléant: Le sénateur Burchill vient de proposer qu'on fasse rapport du bill. Désirez-vous qu'on l'adopte article par article?

Des voix: Non.

Le président suppléant: Ferai-je rapport du bill sans modification?

Des voix: D'accord.

Le sénateur Benidickson: Monsieur le président, j'attire votre attention sur le fait qu'on n'a pas demandé aux témoins de poursuivre la lecture des deux documents qui nous ont été présentés. Seront-ils ajoutés en annexe au rapport?

Le président: Les honorables sénateurs sont-ils d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président suppléant: Ils seront donc ajoutés annexe avec le consentement du Comité.

La séance est levée.

APPENDICE «A»

Déposition d'un témoin du Canadian National devant le comité sénatorial permanent des transports et des communications concernant la Loi de 1970 sur les chemins de fer nationaux du Canada (financement et garantie).

MONSIEUR LE PRÉSIDENT, HONORABLES SÉNATEURS:

Les dispositions du bill C-186, la *Loi de 1970 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie)*, traitent d'un certain nombre de problèmes financiers se rapportant aux Chemins de fer Nationaux du Canada et à Air Canada pour l'année civile 1970 et la première moitié de 1971; ce bill suit de très près la forme et les principes de la Loi correspondante pour l'année 1969, sauf, naturellement, les changements nécessaires apportés aux montants et aux dates, et un nombre limité de changements mineurs dans la rédaction.

D'une manière générale, les principales dispositions du projet dans l'ordre de leur présentation, sont les suivantes:

- (i) autorisation se rapportant aux dépenses et engagements d'établissement par le C.N. durant 1970 et les six mois de 1971;
- (ii) établir des règles se rapportant à l'obtention des argents requis pour faire face aux dites dépenses;
- (iii) prévoir des prêts par le Gouvernement à Air Canada ou la garantie par le Gouvernement d'obligations à être émises par Air Canada; et
- (iv) prévoir l'avance des argents nécessaires pour couvrir l'insuffisance temporaire ou annuelle des revenus du Canadian National ou d'Air Canada.

A cause de la nature technique du bill, il se peut que nonobstant l'étude approfondie faite par le Parlement de bills semblables dans le passé, vous voudriez que je passe en revue les divers articles dans l'ordre. Si c'est là le désir du Comité, je propose de le faire immédiatement.

L'ARTICLE 1 ne fait naturellement que réciter le titre abrégé de la Loi.

Dans l'ARTICLE 2 on trouve certaines définitions comodes qui demeurent inchangées depuis nombre d'années.

Le PARAGRAPHE 1 de L'ARTICLE 3 concerne le programme des dépenses d'établissement du Canadian National pour 1970 et la première moitié de 1971. A cause de la nécessité pratique de planifier et de financer des projets d'établissement d'une façon continue d'une année à l'autre, et considérant que des délais surviennent inévitablement entre la préparation du budget d'établissement du Canadian National et l'adoption de la législation qui s'y rapporte, il a été jugé nécessaire conformément à la pratique suivie jusqu'ici de couvrir non seulement les programmes de l'année courante mais aussi leur prolongation et projection dans les six premiers mois de l'année suivante.

C'EST POURQUOI:

L'ALINÉA (a) du PARAGRAPHE (1) couvre les dépenses d'établissement pour l'année 1970 jusqu'à concurrence d'une somme de \$229 millions dans l'ensemble.

L'ALINÉA (b) du PARAGRAPHE (1) donne l'autorité de faire des dépenses d'établissement durant les six premiers mois de 1971 afin d'acquitter les obligations contractées

avant 1971 jusqu'à concurrence d'une somme n'excédant pas \$80 millions, y compris \$2 millions pour des embranchements, et

L'ALINÉA (c) du PARAGRAPHE (1) autorise de nouveaux engagements d'établissement avant le 1^{er} juillet 1971 par rapport à des obligations venant en cours de paiement après 1970 pour des montants n'excédant pas \$163 millions dans l'ensemble.

Le PARAGRAPHE (2) de L'ARTICLE 3 autorise le Canadian National à faire des emprunts publics nécessaires pour faire face aux dépenses d'établissement ci-haut mentionnées, mais seulement pour la construction d'embranchements ou le remboursement au Ministre des Finances de tout prêt qu'il aurait pu consentir au Canadian National pour cette fin.

Le PARAGRAPHE (3) de L'ARTICLE 3 stipule que le rapport annuel du Canadian National comprendra un état des montants ainsi empruntés.

Le PARAGRAPHE (4) de L'ARTICLE 3 stipule que les dépenses à être faites dans les six premiers mois de l'année 1971—c'est-à-dire les dépenses autorisées par l'article 3(1)(b)—seront comprises dans le budget de 1971 du Réseau.

Le PARAGRAPHE (5) de L'ARTICLE 3 exige que les montants qui deviendront exigibles en vertu d'un engagement d'établissement pris en vertu de l'autorité contenue à l'article 3(1)(c) soient compris dans le budget de l'année au cours de laquelle ils deviendront échus, c'est-à-dire dans le budget de 1971 ou pour l'année subséquente au cours de laquelle cet engagement deviendra exigible.

Ainsi le budget de chaque année doit révéler toutes les dépenses d'établissement à être faites dans cette année bien qu'une partie de ces dépenses se rapporte à des engagements autorisés et pris dans les années antérieures.

Le PARAGRAPHE (6) de L'ARTICLE 3 limite le pouvoir du Canadian National de faire des dépenses d'établissement aux fins mentionnées dans l'article 3 et il stipule expressément que les dépenses faites en vertu de la partie de la Loi de 1969 (de l'an dernier), qui couvre les six premiers mois de 1970, seront considérées des dépenses faites en vertu de l'article 3(1)(a) de la Loi de 1970.

L'ARTICLE 4 concerne diverses dispositions se rapportant à l'obtention de capitaux pour fins d'établissement.

Le PARAGRAPHE (1) autorise et réglemente l'émission des valeurs requises dans le cas d'un emprunt public fait en vertu de l'article 3(2). Le PARAGRAPHE (2) exige que certains montants soient affectés au paiement de dépenses autorisées d'établissement, et le PARAGRAPHE (3) établit à \$12 millions le montant des valeurs qui peuvent être émises dans le public pour les fins de la présente Loi (y compris les six premiers mois couverts par la Loi de 1969).

Ce chiffre de \$12 millions représente les dépenses se rapportant à des embranchements, soit l'ensemble des \$10 millions autorisés dans l'article 3(1)(a) pour 1970 et les \$2 millions prévus dans l'article 3(1)(b) pour la première moitié de 1971. Toutes les autres dépenses d'établissement du Canadian National devront être rencontrées sans avoir recours à des emprunts.

L'ARTICLE 5 autorise le Gouvernement à garantir les valeurs ci-haut mentionnées émises dans le public.

L'ARTICLE 6 établit la procédure concernant tant la garde du produit de la vente de ces valeurs que l'emploi de ce produit pour les fins auxquelles il est destiné.

Les six articles précédents concernaient exclusivement les besoins du Canadien National. L'ARTICLE 7 se rapporte entièrement à l'emprunt d'argents par Air Canada pour ses propres besoins, et il autorise soit des prêts à Air Canada sur le Fonds du revenu consolidé (Paragraphe 1 et 2), soit des garanties par le Gouvernement d'obligations ou débetures à être émises par Air Canada (paragraphe 3).

Le PARAGRAPHE (4) prévoit que le principal global non encore remboursé à quelque époque est limité à \$174 millions, en rapport à la période du 1^{er} janvier 1970 au 30 juin 1971 et à l'équivalent en dollars canadiens de £13 millions en rapport à la période du 1^{er} juillet 1971 au 31 décembre 1974.

Le PARAGRAPHE (5) modifie le Paragraphe 4 en prévoyant un excédent temporaire pendant le court espace de temps où les emprunts du Fonds du revenu consolidé et les valeurs garanties émises au public pour repayer ces emprunts peuvent être nécessairement payables.

Les PARAGRAPHES (6) et (7) de L'ARTICLE 7 concernent la garde et l'emploi du produit des obligations garanties d'Air Canada.

L'ARTICLE 8 prévoit tant la signature que les effets de la garantie des valeurs du Canadien National ou d'obligations d'Air Canada émises en vertu de cette Loi.

Le PARAGRAPHE (1) de L'ARTICLE 9 autorise, en ce qui concerne le Canadien National, des prêts à même le Fonds du revenu consolidé au lieu d'émissions publiques. Le PARAGRAPHE (2) de L'ARTICLE 9 limite le principal global des prêts à la somme de \$12 millions, tel que stipulé à l'article 4(3); le PARAGRAPHE (3) de L'ARTICLE 9 concerne l'excédent temporaire des montants payables qui peut survenir nécessairement par suite de l'émission de valeurs dans le public pour rembourser des emprunts du Gouvernement.

A l'exception des dates, les quelques articles qui suivent sont identiques aux articles des lois antérieures de financement et garantie.

L'ARTICLE 10 permet la consolidation des besoins des compagnies constituantes du Réseau du Canadien National pour fins de dépenses d'établissement de manière que, si la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada peut être le point de mire et l'emprunteur en rapport à tout financement, les besoins de toutes les compagnies constituantes seront satisfaits. En fait le budget est celui du Réseau du Canadien National, et non seulement celui de la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada.

Les ARTICLES 11 et 12, qui sont d'une forme identique, concernent respectivement le Canadien National et Air Canada. Ils stipulent qu'en tout temps avant le 1^{er} juillet 1971, si les revenus de la compagnie étaient insuffisants pour acquitter tous ses frais d'exploitation, le Ministre des Finances peut mettre à sa disposition les montants nécessaires pour couvrir tous ces frais, sujet à remboursement dans la mesure du possible.

Les ARTICLES 13 et 14 prolongent certaines dispositions spéciales qui se retrouvaient dans la Loi sur la révision du capital des Chemins de fer Nationaux du Canada, 1952, pour un délai déterminé qui serait autrement expiré. Les mêmes dispositions étaient contenues dans chacune des lois antérieures sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie).

L'ARTICLE 13 relève la Compagnie de l'obligation de payer l'intérêt sur une somme de \$100 millions.

L'ARTICLE 14 prévoit l'achat par le Ministre des Finances d'actions privilégiées du Canadien National pour un montant égal à 3% des revenus annuels bruts du Réseau. Ceci constitue une des sources de capitaux requis pour faire face aux dépenses d'établissement prévues à l'article 3(1).

L'ARTICLE 15 en est un autre de la catégorie des articles spéciaux et il donne suite à l'obligation statutaire qu'a le Parlement de nommer des vérificateurs indépendants pour faire la vérification des comptes du Réseau du Canadien National.

ANNEXE «B»

LOIS SUR LES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA (FINANCEMENT ET GARANTIE)

A. INTRODUCTION

L'exposé qui suit est une revue succincte des divers aspects des Lois sur le financement et la garantie des Chemins de fer nationaux du Canada, dans le but de donner la juste perspective de leur objet et de leur fonctionnement. L'exposé fait suite aux nombreuses représentations qui ont été faites au sujet de l'élément temps pour la présentation des lois en Parlement.

L'exposé suppose la compréhension et l'acceptation du fait que l'élément temps est hors du contrôle des sociétés en cause et qu'il est, de leur point de vue, compensé en partie par l'extension à une période de dix-huit mois de l'exploitation de chaque loi.

Les références qu'on trouvera entre parenthèses au cours du présent exposé se rapportent aux articles correspondants du Bill C-186 de la session 1970-1971, c'est-à-dire au projet de loi de 1970.

La forme actuelle de ces lois découle d'une longue série de lois qui les ont précédées et qui remontent jusqu'au début des années 30. Toute étude comparative démontrera que les lois qui se sont succédé portaient de très claires indications de leur origine.

B. LE NATIONAL-CANADIEN

(a) FINANCEMENT—le but fondamental

Bien que ces lois annuelles aient plusieurs fonctions, l'objectif fondamental de chacune, comme leur titre abrégé le laisse entendre, est de pourvoir l'autorisation statutaire qui pourrait être requise pour le financement des besoins financiers du «système national», qui comprend les Chemins de fer Nationaux du Canada, ses diverses filiales sous contrôle direct ou indirect, et les diverses propriétés et usines, propriété de la Couronne, qui ont été confiées à la gestion et à l'exploitation du National-Canadien.

La législation pourvoit donc comme il suit à l'autorisation du financement et de la garantie du National-Canadien:

1. EMPRUNTS

1.1 pour les frais courants d'exploitation et de revenus

1.1.1 avances redevables du ministre des Finances requises à cause de l'insuffisance des revenus disponibles (Art. 11)

1.2 pour des fins d'immobilisations

1.2.1 emprunts par voie d'émissions publiques (Articles 3(2)(a) et 4(1) et (3) et la garantie desdits emprunts par Sa Majesté (Articles 5, 6 et 8)

1.2.2 emprunts du ministre des Finances (Articles 3(2)(a) et 9(1) et (2))

1.2.3 emprunts pour rembourser les prêts mentionnés à l'alinéa 1.2.2 (Articles 3(2)(b) et 4(1) et (3) et 9(3) et la garantie desdits emprunts par Sa Majesté (Articles 5, 6 et 8)

—il est à noter qu'au cours des récentes années le montant d'autorité accordé au National-Canadien

pour emprunter à des fins d'immobilisations a été relativement minime (Articles 4(3) et 9(2)—\$12 millions), ce qui fait un contraste frappant avec ses besoins et son autorité au cours de la période d'après-guerre qui a marqué le renouvellement de ses usines.

2. AVOIR CAPITAL-ACTIONS

2.1 achat par le ministre des Finances d'actions privilégiées du National-Canadien (Art. 14), fournissant des fonds supplémentaires à des fins d'immobilisations.

FONDS DE SOURCE INTERNE

3.1 Mise en œuvre à des fins d'immobilisations de montants prévus pour la dépréciation et l'amortissement de l'escompte de la dette.

—bien qu'une autorisation statutaire spéciale ne soit pas nécessaire pour la mise en œuvre en question, une disposition de ce genre a été insérée dans la Loi de 1950 pour satisfaire le désir des institutions prêteuses; cette disposition a été insérée de nouveau dans les Lois qui ont suivi dans le but de refléter un article correspondant dans le budget d'immobilisations approuvé du Système et pour compléter les autres articles qui sont des sources de fonds d'immobilisations, tels que mentionnés ci-dessus.

b) IMMOBILISATIONS

L'autorisation statutaire et le contrôle eu égard aux immobilisations du National-Canadien se trouvent à l'Article 37 de la Loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada, au chapitre 29 des Statuts de 1955. En vertu de cet article, le National-Canadien est tenu de soumettre des prévisions annuelles pour ces besoins d'immobilisations et autres dépenses. La sanction par le gouverneur général du budget dans lequel ces prévisions sont inscrites (en vertu de cet article et de l'article 80 de la Loi sur l'administration financière) accorde à la Compagnie pleine autorisation pour la mise en œuvre de son programme d'immobilisations.

Il n'en reste pas moins que la pratique courante veut que les Lois annuelles sur le financement et la garantie autorisent de leur côté les mêmes dépenses. Pourquoi? La réponse est en partie historique et en partie une question de la présentation désirée par ceux qui sont responsables de la forme de la législation.

Avant 1951, les Lois sur le financement et la garantie du National-Canadien ne contenaient aucun équivalent des dispositions actuelles concernant les immobilisations (Art. 3(1)). Bien que cette pratique ancienne ne suscite aucun doute quant à l'autorité du National-Canadien de faire de telles dépenses, des problèmes d'ordre pratique se sont présentés de temps en temps dans la négociation d'emprunts du montant requis pour couvrir ces dépenses car, comme l'autorisation de dépenser découlait d'une loi et l'autorisation d'emprunter découlait d'une autre, il était très difficile d'établir un rapport direct entre les deux lois à la satisfaction des prêteurs éventuels. Un problème un peu différent mais tout aussi fâcheux, qu'on a résolu depuis ce temps, avait trait à l'exercice nécessaire des pouvoirs d'expropriation de la Compagnie. En conséquence, pour éviter ces problèmes, la forme des Lois annuelles sur le financement et la garantie fut modifiée pour inclure une autorisation parlementaire spéciale du programme d'immobilisations du Système, pour des catégories et des montants qui refléteraient et résumeraient le

budget approuvé par le Gouverneur en conseil. Cela fut fait pour la première fois dans le Chapitre 45 des Statuts de 1951.

Bien que les problèmes qu'on a décrits dans les alinéas précédents n'aient plus l'importance pratique qu'ils avaient dans le passé, la pratique de dédoubler l'autorisation du National-Canadien de faire des dépenses d'immobilisations s'est poursuivie par son inclusion dans les lois dont il a été fait mention, supposément pour la seule raison de réunir en un seul endroit l'image financière complète du programme d'immobilisations du National-Canadien. De toute façon, aussi longtemps qu'on demandera au Parlement d'étudier les aspects financiers des lois annuelles, l'inclusion de ce dédoublement d'autorisation ne sera pas trop onéreux, bien que sa présentation au Parlement à une date tardive au cours d'une année puisse provoquer des commentaires défavorables.

c) AUTRES QUESTIONS

En plus des questions que nous avons décrites précédemment, ces lois annuelles prévoient également les moyens de pourvoir à des dispositions statutaires nécessaires et souhaitables comme, par exemple, les suivantes:

1. besoins additionnels ayant trait aux rapports et budgets annuels du National-Canadien (Art. 3(3) à (6)).
2. clarification du pouvoir de la société-mère de venir en aide aux autres éléments du Système (Art. 10)
3. prolongement annuel du moratorium sur l'intérêt d'une émission particulière de la Compagnie au Gouvernement (Art. 13) et
4. choix annuel de vérificateurs indépendants (Art. 15) comme il est requis par l'Article 38 de la Loi sur le National-Canadien.

C. AIR-CANADA

a) FINANCEMENT

Pour des raisons historiques, l'appui du Gouvernement au financement d'Air-Canada a également été prévu en

vertu de ces lois. Les autorisateurs en cause, qui découlent de façon générale de l'application des articles qui ont trait aux besoins correspondants du National-Canadien, sont les suivantes:

1. emprunts pour les frais courants d'exploitation et de revenus au moyen d'avances redevables du ministre des Finances (Art. 12)
2. emprunts à des fins d'immobilisations au moyen d'emprunts du ministre des Finances (Art. 7(1) et (2) et (4)).
3. garantie par Sa Majesté des émissions d'obligations de la Compagnie pour des fins d'immobilisations et pour rembourser les emprunts mentionnés dans le paragraphe 2 précédent (Art. 7(3) et (4) et (8)).

b) AUTRES QUESTIONS

Le choix de vérificateurs indépendants, comme on l'a dit précédemment, sert indirectement les mêmes fins en ce qui a trait à Air-Canada en vertu de l'Article 13 de la Loi sur Air-Canada qui stipule que «les comptes et les transactions financières de la Société seront vérifiés par un vérificateur nommé par le Parlement pour vérifier les comptes des Chemins de fer Nationaux du Canada».

D. CONCLUSION

En tant que mesures législatives coordonnées, les Lois susmentionnées ont une variété d'objectifs utiles et nécessaires qui, s'ils n'étaient prévus sous cette forme, devraient l'être par d'autres mesures législatives. Il est évident qu'on a sacrifié la simplicité de la présentation au besoin de consolider le tout dans une seule loi. Le choix n'en est pas pour autant mauvais; il est probablement plus économique en fonction de temps du Parlement, à moins qu'on n'y substitue une législation permanente.

Montréal, le 7 décembre 1970.

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada, Ottawa, Canada.



LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TROISIÈME SESSION DE LA VINGT-HUITIÈME LÉGISLATURE

1970-71

SÉNAT DU CANADA
DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président suppléant: L'honorable HÉDARD J. ROBICHAUD

N° 2

SÉANCE DU JEUDI 11 MARS 1971

Première séance sur le Bill C-2,
intitulé:

«Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada»

(Pour la liste des témoins, voir le Procès-verbal)



LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. Campbell Haig

Les honorables sénateurs:

- | | |
|---|---------------------------------|
| Asetline | Macdonald (<i>Cap-Breton</i>) |
| Blois | *Martin |
| Bourget | McElman |
| Burchill | McGrand |
| Connolly (<i>Halifax-Nord</i>) | Michaud |
| Denis | Molson |
| *Flynn | Nichol |
| Fournier (<i>Madawaska-Restigouche</i>) | O'Leary |
| Haig | Pearson |
| Hayden | Petten |
| Hollett | Rattenbury |
| Isnor | Robichaud |
| Kinley | Smith |
| Kinnear | Sparrow |
| Langlois | Welch |

Membres d'office: MM. Flynn et Martin

(Quorum 7)

N° 2

SÉANCE DU JEUDI 11 MARS 1971

Première séance sur le Bill C-2.

intitulé:

«Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada»

(Pour la liste des témoins, voir le Procès-verbal)

Ordre de renvoi

Le jeudi 11 mars 1971
(2)

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le 10 mars 1971:

Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Petten, appuyé par l'honorable sénateur Eudes, tendant à la deuxième lecture du Bill C-2, 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 pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Petten propose, appuyé par l'honorable sénateur Kickham, que le bill soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat
Robert Fortier

M. R. F. ...

Le président ...

M. Macgillivray ...

Certaines de ces dispositions ...

Le bill comprend ...

Les règlements mentionnés ...

Conformément à l'avis de convocation, le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 h. 40 pour étudier le Bill C-2, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada».

Présent: Les sénateurs Robichaud, président, et ...

M. Jean Fortier, avec l'assistance de l'Association de Protection des consommateurs, Manitoba ...

L'ordre du jour est lu et adopté.

A 12 h. 15, le Comité s'ajourne au mercredi 17 mars à 10 h. 30.

Le greffier du Comité
Aline Brisson

Le sénateur ...

M. Macgillivray ...

Le sénateur ...

M. ...

Le sénateur ...

Procès-verbal

Ordre de renvoi

Le jeudi 11 mars 1971
(2)

Conformément à l'avis de convocation, le comité sénatorial permanent des transports et communications se réunit aujourd'hui à 11 h. 40 pour étudier le Bill C-2, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada».

Présents: Les sénateurs Robichaud (*président suppléant*), Burchill, Denis, Hollett, Kinnear, Langlois, Michaud, Pearson, Smith et Sparrow. (10).

Aussi présent: M. Pierre Godbout, légiste adjoint et conseiller parlementaire.

Sur une motion dûment présentée, il est décidé de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 en français de ces délibérations.

Les témoins suivants sont entendus:

MINISTÈRE DES TRANSPORTS: M. R. R. Macgillivray, directeur, Direction des règlements de la marine.

M^e Jean Brisset, avocat, représentant le *London Group of Protection and Indemnity Associations*, Montréal.

L'étude du bill est remise à plus tard.

A midi et dix, le Comité s'ajourne au mercredi 17 mars, à dix heures du matin.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité
Aline Pritchard

Le comité sénatorial permanent des transports et communications

Témoignages

Ottawa, le jeudi 11 mars 1971

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et communications, à qui on a déferé le Bill C-2, modifiant la loi sur la marine marchande du Canada, se réunit aujourd'hui à midi moins quart, sous la présidence du sénateur Hédard Robichaud (*président suppléant*), afin d'étudier ledit bill.

Le président suppléant: Honorables sénateurs, nous allons étudier le Bill C-2, modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada. Nos témoins sont M^e Jean Brisset, c.r., membre de l'étude Brisset, Reycraft, Bishop et Davidson du 620, ouest rue St-Jacques, à Montréal, et M. J. J. Burke, qui représente la Chambre canadienne de la marine marchande. Sauf erreur, M. Burke n'est ici qu'à titre d'observateur. Le capitaine Hurcomb, qui représente la *Dominion Marine Association*, nous dira quelques mots après M^e Brisset. M. R. R. Macgillivray, directeur de la Direction des règlements de la marine au ministère des Transports est aussi présent et je lui demanderais s'il a quelque déclaration à faire au sujet de ce bill?

M. R. R. Macgillivray, directeur, direction des règlements de la marine, ministère des Transports: Monsieur le président et honorables sénateurs, je suis à votre disposition.

Le président suppléant: Pourriez-vous nous donner une très brève explication du bill?

M. Macgillivray: Je ne peux pas ajouter grand-chose à ce qu'a dit le sénateur Hollett au Sénat mardi soir dernier. Le bill apportera un changement dans la portée de la Loi sur la marine marchande du Canada. Jusqu'ici, nous nous sommes surtout intéressés à la sécurité de la vie en mer, la sécurité des navires, des personnes et des biens que ceux-ci transportent; or, maintenant, le bill attache une importance particulière aux personnes dont les intérêts risquent d'être touchés par la navigation, surtout lorsqu'il est question de pollution. Le bill est long et comporte diverses dispositions.

Certaines de ces dispositions répètent plus ou moins ce qui existe déjà dans la Loi au sujet du déversement délibéré et négligent de polluants, dont il est question principalement aux articles 737(2) et dans certaines parties des articles 739, 741 et 769.

Le bill comporte aussi des dispositions relatives à la sécurité dont le but est de prévenir les accidents aux navires et par conséquent de contrôler la pollution, de réduire les dommages en cas d'accident et également, de permettre l'application prompte et efficace de mesures correctives lorsqu'un déversement considérable se produit.

Les règlements mentionnés à l'article 739 contribueront en grande partie à la réalisation de cet objectif. La Loi sur la marine marchande, en particulier à l'article 410,

laisse le gouverneur en conseil très libre d'établir des règlements sur la construction et l'aménagement des navires. L'article 739 lui donne encore plus de pouvoirs et de liberté pour passer des règlements sur les questions techniques pertinentes aux navires.

Il y a des dispositions importantes portant sur la responsabilité. Elles commencent à la page 11, à l'article 743, et je suis certain que les témoins de ce matin auront des remarques à faire à ce sujet-là. En ce qui concerne la responsabilité, voici le changement le plus important: en vertu des nouvelles dispositions, les propriétaires des navires et peut-être même les propriétaires des cargaisons transportées sur ces navires seront tenus responsables des dommages causés par la pollution et leur responsabilité ne sera pas subordonnée à la preuve d'une faute de leur part. L'article 744(1) donne les exceptions à cette règle mais, en grande partie, le bill stipule qu'en cas d'accidents de pollution, le navire qui transporte le polluant est automatiquement tenu responsable.

En même temps, d'autres dispositions limitent la responsabilité du propriétaire du navire. Maintenant, la responsabilité des propriétaires de navires, une fois leur faute prouvée, se limite à \$67 pour chaque tonne du tonnage du navire. La loi donne le montant en francs français, aux fins de l'uniformité internationale, mais cela revient à environ \$67 pour chaque tonne du tonnage du navire. Dans le cas de dommages causés par la pollution, le chiffre double et s'élève à environ \$134, mais la limite totale pour chaque incident est fixée à 14 millions de dollars, quelles que soient les dimensions du navire.

Le sénateur Pearson: Quelle quantité de pollution prévoyez-vous, avant de poursuivre un navire? Quel pourcentage de pollution déverseraient-ils?

M. Macgillivray: Les personnes qui subissent des dommages causés par la pollution intenteraient sans doute une poursuite dès qu'elles auraient subi assez de pertes pour justifier la poursuite.

Le sénateur Pearson: Supposons que la pollution se produise en deça de neuf milles, qui obtient la compensation?

M. Macgillivray: S'il y a sur la mer, de l'huile, au large, qui ne fait de tort à personne, personne n'a le droit de réclamer une compensation. Mais si le gouvernement entreprend le déblayage de ce pétrole, de peur qu'il ne cause des dommages, il aura donc, en vertu de la Loi, le droit de réclamer une compensation pour les frais de ce nettoyage.

Dans le passé, lorsque le gouvernement a pris l'initiative de retenir de l'huile ou d'en retirer d'une épave pour l'empêcher de causer des dommages à quelqu'un, nous avons agi à titre bénévole et n'avons fait aucune réclamation.

Le sénateur Hollett: Dans le cas du désastre de l'ERCO, votre ministère a-t-il dû dédommager les pêcheurs pour des dommages quelconques?

M. Macgillivray: Non, monsieur, notre ministère et nos lois ne traitent que des navires et de la marine marchande. Donc, nous ne sommes pas intéressés directement aux questions de pollution. Le présent bill ne s'applique pas à la pollution causée par un établissement situé sur les côtes.

Le sénateur Burchill: J'aimerais poser une question. Mettons qu'un navire entre dans un port et déverse de l'huile, par accident, comme c'est souvent le cas: quel est l'employé du port qui a juridiction? Je songe surtout à un port des provinces Maritimes, Newcastle ou Miramichi. Le cas s'est présenté plusieurs fois depuis quelque temps. Un navire déverse de l'huile. Quel est l'employé du port qui doit se charger de poursuivre ce navire? Je vois que le bill prévoit la nomination d'un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution. Y aura-t-il donc un fonctionnaire nommé et affecté à ce port?

M. Macgillivray: Non monsieur. Présentement, si un accident se produit, à Newcastle ou à un autre endroit où le ministère des Transports n'a pas de bureau, on doit, en vertu des règlements signaler le danger d'un déversement d'huile à notre bureau le plus rapproché, celui de Saint-Jean. Si le propriétaire du navire est consciencieux, nous recevons un rapport très rapidement.

Le sénateur Burchill: Qui fait ce rapport?

M. Macgillivray: Le capitaine du navire.

Le sénateur Burchill: Qu'est-ce qui l'oblige à faire un rapport?

M. Macgillivray: Les règlements l'exigent.

Le sénateur Langlois: Monsieur Macgillivray, la Direction spéciale s'est-elle chargée jusqu'ici des enquêtes sur les déversements accidentels d'huile dans les ports?

M. Macgillivray: Oui. Il est normal, et en fait je crois que le règlement l'exige, qu'un rapport soit fait au ministre lorsqu'un déversement se produit, accidentellement ou délibérément. Ces rapports nous parviennent et, habituellement, des employés de nos bureaux régionaux se rendent sur les lieux très rapidement pour faire leur enquête. On porte souvent des accusations.

Le président suppléant: Monsieur Macgillivray, l'hon. sénateur Burchill songeait à un cas différent, à celui des navires qui le font délibérément lorsqu'ils changent les huiles de graissage.

Le sénateur Burchill: Supposons qu'il y ait un déversement et que tout le monde sache que le fleuve est saturé d'huile. On soupçonne un certain navire, mais personne n'agit.

M. Macgillivray: Si on rapporte l'incident à notre bureau de Saint-Jean, nous envoyons sans tarder un représentant du bureau sur les lieux pour prendre des échantillons dans l'eau et dans le fond de cale du navire.

Le sénateur Burchill: Vous dites que le capitaine est tenu de faire un rapport mais s'il n'admet pas que le déversement provient de son navire, il n'ira certainement pas le signaler.

M. Macgillivray: C'est vrai. Mas si nous prouvons que le déversement provenait réellement de ce navire, le capitaine est passible d'une amende de \$5,000.

Le sénateur Burchill: Mais lui seul est obligé de faire le rapport. C'est cela que je veux dire.

M. Macgillivray: Nous encourageons vraiment tout le monde à signaler des déversements d'huile et, par exemple nous avons à l'occasion bénéficié de la collaboration de pilotes commerciaux qui nous ont signalé des déversements provenant de navires au large de la côte. Nous faisons aussi des relevés aériens du Saint-Laurent au moyen d'hélicoptères et d'avions spéciaux. En outre, les avions de surveillance côtière sont censés nous signaler les déversements. Mais lorsque les déversements se produisent dans un port, il est normal que quelqu'un s'en aperçoive et nous les signale sans tarder.

Le sénateur Langlois: Monsieur Macgillivray, pouvez-vous nous donner une idée du nombre de poursuites que vous avez intentées en vertu de la loi actuelle? Je sais qu'il y en a eu plusieurs simplement pour le fleuve Saint-Laurent.

M. Macgillivray: Il y en a à peu près une vingtaine par année présentement. En fait, je suppose qu'il y a dû en avoir environ cinquante l'année dernière.

Le sénateur Langlois: Je dirais qu'il y en a eu une cinquantaine seulement pour le Saint-Laurent.

M. Macgillivray: C'est possible, en effet, et la limite des amendes est passée de \$1,000 à \$5,000 et nous imposons maintenant un bon nombre d'amendes de \$5,000. Le bill à l'étude prévoit des amendes pouvant s'élever jusqu'à \$100,000.

Le sénateur Burchill: Mais je reviens à dire qu'il n'y a pas dans la région une personne qui soit directement responsable. On pourrait charger le capitaine de port ou l'inspecteur du pilotage ou quelqu'un d'autre de signaler les déversements mais présentement, il n'incombe à personne de communiquer avec le ministère des Transports si le capitaine du navire ne le fait pas lui-même.

M. Macgillivray: Ils n'ont pas d'obligation précise mais nous les encourageons à communiquer avec nous. Nous les encourageons, eux, la G.R.C. et tous ceux avec qui nous entrons en contact à nous signaler immédiatement des déversements afin que nous puissions nous rendre sur les lieux et faire enquête.

Le sénateur Burchill: Oui, mais il n'y a pas de fonctionnaire qui soit spécialement chargé de faire ce rapport.

M. Macgillivray: Non, monsieur, je ne crois pas que nous ayons l'effectif nécessaire pour affecter des agents au contrôle et à la prévention de la pollution.

Le sénateur Burchill: Nous pourrions peut-être confier cette responsabilité au capitaine de port.

M. Macgillivray: En vertu de la loi, on pourrait le désigner comme fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution.

Le président suppléant: Vous voulez dire en vertu des règlements prévus dans la loi?

M. Macgillivray: Le bill prévoit la nomination de fonctionnaires chargés de la prévention de la pollution et n'importe qui peut être nommé fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution, à pouvoirs limités.

Le président suppléant: Ne croyez-vous pas que ce serait une bonne idée de nommer tous les capitaines de port à ce titre? Après tout, ils sont responsables dans chaque port.

Le sénateur Burchill: Ces fleuves sont vraiment terribles, n'est-ce pas? Monsieur le président, vous savez ce qui se passe et il est essentiel que nous protégeons les fleuves. Mais j'ai vu des nappes d'huile à la dérive sur un fleuve et personne ne semble savoir d'où elles viennent ou qui en est la cause.

Le sénateur Hollett: Monsieur Macgillivray, à la page 23 du bill, l'article 757 (1) (b) dit ceci:

b) pour chaque tonne d'huile expédiée en vrac d'un lieu quelconque du Canada comme cargaison d'un navire,

Supposons que nous substituions le mot «polluant» au mot «huile». On lirait donc:

b) pour chaque tonne de polluant expédiée... et ainsi de suite, et alors, partout où nous lisons le mot «huile» dans cet article, nous le remplacerions par le mot «polluant»; ne serait-ce pas mieux que de dire simplement «huile»? On m'a transmis cette proposition d'amendement et je vous en fais part, puisque vous êtes explrt sur ces questions.

M. Macgillivray: On a proposé cet amendement à la Chambre des communes, monsieur.

Le sénateur Hollett: Oh vraiment? Je ne le savais pas.

M. Macgillivray: Le comité de l'autre endroit a étudié cet amendement et, au lieu de modifier la loi on a ajouté à l'article 758, à la page 25, l'alinéa c). Si vous vous reportez à la page 25, à la dixième ligne, vous verrez ce que dit cet alinéa.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, je demanderais aux membres du Comité de revenir à la définition du mot «huile» à l'article du bill qui traite de l'interprétation des termes, à la page 2. L'alinéa h) se lit ainsi qu'il suit:

h) «huile» désigne de l'huile de tout genre ou sous n'importe quelle forme et, sans restreindre la portée générale de ce qui précède, comprend le pétrole, le mazout, le cambouis, l'huile de vidange et l'huile mélangée à des déchets mais ne comprend pas des matières draguées;

M. Macgillivray: Quand nous avons tout d'abord considéré l'établissement d'une caisse des réclamations, nous songions principalement à l'huile parce que, à ce que je sache, du moins au Canada, la seule pollution que nous connaissons a été causée par des déversements d'huile.

Les cargaisons d'huile représentent environ 60 p. 100 du commerce maritime, et je crois que le pourcentage

augmente. En outre, il semble que l'huile représente le plus grand danger de pollution, parce que, quelle que soit la nature de la cargaison, presque tous les navires qui voguent sur les mers utilisent l'huile comme combustible sous une forme ou sous une autre. C'est donc l'huile qui représente le plus grand danger. C'est le genre de pollution que nous constatons tous les jours et dont les gens souffrent.

L'huile est une substance facile à identifier et il est possible de déterminer le montant des amendes.

Si nous remplaçons le mot «huile» par le mot «polluant», et si l'amende était déterminée pour «chaque tonne de polluant», ensuite si nous revenions à la définition du mot «polluant», nous constaterions que le terme peut s'appliquer à presque chaque tonne de toutes les cargaisons qui entrent. Toutes les matières peuvent constituer un polluant. Une cargaison de sucre jetée dans le Mississippi a fait mourir les poissons en aval du fleuve en épuisant toute la réserve d'oxygène. En réalité, toutes les cargaisons seraient des polluants et il faudrait déterminer un montant juste à payer à la caisse pour chaque cargaison, tout en tenant compte des dommages que chacune pourrait causer par la pollution.

Nous n'avons pas encore conçu de plan pour cela. Au lieu de retarder l'idée d'une caisse de réclamation ou de compensation, le comité de l'autre endroit a amendé le bill par l'adjonction de l'alinéa c) à l'article 758, à la page 25. Cet alinéa permettra au gouverneur en conseil de faire entrer ce régime en vigueur par un règlement au moment où nous aurons réussi à mettre un programme au point.

Le sénateur Hollett: Merci de votre réponse. Je n'avais pas vu l'alinéa c). A quel moment l'a-t-on ajouté au bill?

M. Macgillivray: Le comité de l'autre endroit l'a ajouté au moment où il a fait rapport du bill.

Le sénateur Langlois: Pour revenir à la page 2, à mon avis, la définition est assez libre pour inclure même le whisky importé d'Angleterre.

Le sénateur Hollett: C'est du poison, n'est-ce pas?

Le président suppléant: Et le rhum de Terre-Neuve donc?

Le sénateur Langlois: Regardez la définition de «pollution».

Le sénateur Pearson: Dans le passé, un représentant du gouvernement américain a prétendu que, sur la côte ouest, nous n'avons aucun droit de nous plaindre des cargaisons d'huile de Valdez, ou des cargaisons possibles. A l'heure actuelle, il y a de très vieilles carcasses qui longent la côte de la Colombie-Britannique avec leur cargaison d'huile. N'est-ce pas vrai? Quelques-uns des plus vieux bâtiments en mer transportent de l'huile et longent la côte canadienne et nous ne nous en sommes jamais plaints. N'avons-nous aucun contrôle sur les pétroliers qui entrent dans nos ports ou qui naviguent près de nos côtes?

M. Macgillivray: En attendant que le présent bill entre en vigueur, la Loi sur la marine marchande du Canada ne contient aucune disposition qui nous permette d'interdire à un navire quelconque d'entrer dans nos ports ou de naviguer dans nos eaux, peu importe à quel point nous le jugeons dangereux. Il y a deux ou trois ans, un navire-

citerne avait pris feu dans le Pacifique; son équipage l'avait abandonné et une compagnie de sauvetage de la côte du Pacifique l'a récupéré, en le remorquant au moyen de câbles vers le port de Victoria. Nous avons eu beaucoup de difficulté à persuader la compagnie de remorquer l'épave à un endroit en amont de la côte, que les deux parties avaient choisi ensemble et que les représentants des pêcheries avaient jugé assez sûr, et c'est là que la compagnie de sauvetage a récupéré la cargaison. Il n'y a rien dans la loi qui autorise un fonctionnaire canadien à interdire l'entrée d'un port à un navire quelconque et le présent bill remédie à cette situation.

Le sénateur Pearson: Comme dans le cas de ces vieux navires qui longent présentement la côte du Pacifique?

M. Macgillivray: Oui.

Le sénateur Pearson: Merci.

Le président suppléant: Nous allons maintenant entendre M^e Brisset. Si vous avez d'autres questions, nous pourrions revenir plus tard à M. Macgillivray.

Me Jean Brisset, c.r., Avocat, London Group of Protection and Indemnity Associations: Monsieur le président, honorables sénateurs, je vous remercie avant tout de m'avoir accordé le privilège de comparaître devant vous. Les sociétés du London Group of Protection and Indemnity Associations m'ont autorisé à parler en leur nom. Ces associations protègent ou assurent la responsabilité légale des propriétaires de navires, plus particulièrement pour les cas de dommages causés par la pollution ou de réclamations occasionnées par de tels dommages. Les membres de ces associations possèdent environ 170 millions de tonnes des flottes marchandes du monde, ce qui en représente facilement plus de 80 p. 100. Ils assurent, en particulier, presque tous les navires des Grands Lacs canadiens, sinon toute la flotte et les quelques navires qui vont à l'étranger et qui continuent d'arborer le drapeau canadien. A titre d'assureurs, naturellement, ils s'intéressent principalement, et je dirais même uniquement, aux aspects de ce bill qui touchent la responsabilité et mes remarques se limiteront à ces aspects.

Malheureusement, c'est seulement hier que l'on m'a prévenu de l'audience de ce matin et je n'ai pas de déclaration toute faite. Je m'excuse de vous présenter une déclaration qui n'est pas aussi soignée qu'elle pourrait l'être. Toutefois, j'ai déjà comparu devant le comité de l'autre endroit et j'avais alors présenté une déclaration écrite, dont j'ai des exemplaires; j'ai aussi des exemplaires du compte-rendu de cette séance. Je puis en distribuer aux membres du Comité s'ils le désirent.

Le président suppléant: Oui, certainement.

Me Brisset: Tout de suite?

Le président suppléant: S'il n'y a pas d'objection, passez-les tout de suite, ou plus tard si vous préférez.

Me Brisset: Les honorables sénateurs aimeraient peut-être avoir cette déclaration en main tout de suite parce que j'ai fait reproduire, en appendice, la convention de l'IMCO (Intergovernmental Maritime Consultative Organisation) de Bruxelles, et j'y ferai allusion au cours de ma présentation. Cette convention a été rédigée au cours d'une rencontre diplomatique internationale tenue à Bruxelles en novembre 1969 et à laquelle assistait le ministre des Transports: elle traite de la responsabilité

civile pour tous les dommages causés par la pollution. J'aimerais vous en distribuer des exemplaires en français et en anglais.

Comme je viens de l'indiquer, à l'occasion d'une conférence internationale tenue à Bruxelles en novembre 1969, on a rédigé un projet de convention sur la question de la responsabilité civile pour les dommages causés par la pollution. Le ministre des Transports n'était pas satisfait de cet accord et il a prévenu les intéressés que le Canada agirait probablement unilatéralement et c'est ce qu'a fait le Gouvernement en présentant ce bill à l'autre endroit l'automne dernier.

Toutefois, le comité de l'autre endroit a tenu de longues séances au cours desquelles la plupart des témoins ont déclaré qu'il serait peut-être préférable que le Gouvernement canadien travaille en collaboration avec les autres pays maritimes au niveau international. Enfin, on a apporté des amendements très importants au bill original afin d'y incorporer un grand nombre des dispositions précises de la convention maritime qui avait été préparée à Bruxelles en novembre 1969.

En troisième lecture du bill, le ministre s'est adressé à l'autre chambre et j'aimerais me reporter maintenant à un certain passage de son discours qui appuie les propositions que je voudrais vous faire. Je cite les paroles du ministre rapportées à la page 3853 des Débats de la Chambre des communes du 1 mars 1967:

Pour des raisons évidentes, je ne puis donner de détails; mais je puis dire à la Chambre que la tendance est nettement à la collaboration internationale. Nous prouvons notre propre vif intérêt en établissant, dans le bill à l'étude, des bases qui nous permettront de marcher de pair avec la convention de Bruxelles. Nous demeurons dans la communauté internationale au lieu de prendre des initiatives unilatérales. Je ne dis pas qu'il soit possible ou même probable d'obtenir tout ce que nous voulons d'ici à un an ou deux, mais je n'ai pas le moindre doute que le poids de l'opinion publique joue en notre faveur.

Je vous dirai simplement que, à la lumière des autres amendements assez appréciables déjà apportés au bill original, il suffirait de quelques petites révisions pour que le bill soit conforme à la convention; il aurait fallu régler certaines questions de procédure qui n'affecteront en rien l'essence du présent bill mais qui semblent s'imposer pour compléter l'ensemble.

Tout d'abord, en ce qui a trait à ma première suggestion, je vous demanderais de vous reporter à l'article 744 (4) à la page 14. Cette disposition a une importance fondamentale et je vous la cite:

- (4) Nonobstant toute autre disposition de la présente loi, le montant global directement recouvrable
- a) du propriétaire du navire, ou
 - b) du propriétaire d'un navire qui transporte un polluant en vrac et du ou des propriétaires de ce polluant, selon le cas, pour chaque incident distinct qui engage la responsabilité civile en vertu de l'article 743 est,
 - c) en l'absence de toute faute ou négligence de la part de la ou des personnes visées à l'alinéa a) ou à l'alinéa b)...

Il est donc question du propriétaire du navire ou du propriétaire de la cargaison et puis, les montants sont fixés à 2,000 francs-or pour chaque tonne et à un maximum de deux cent dix millions de francs-or. Ces sommes

sont assez élevées: deux cent dix millions de francs-or équivalent à un peu plus de quatorze millions de dollars. La disposition établit donc que la responsabilité du propriétaire se limite à ces montants. Mais la loi ne prévoit nullement qu'en cas d'accident, le propriétaire ou le répondant, l'assureur, puisse invoquer le privilège de limiter sa responsabilité et, comme il se fait habituellement dans d'autres circonstances, qu'il dépose le montant de sa responsabilité devant un tribunal en lui demandant de répartir les montants ainsi déposés entre tous les réclamants au prorata de leurs réclamations.

En vertu des dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada qui touchent également la limite de la responsabilité, en cas d'accident entraînant des pertes et des dommages autres que des dommages de pollution, un propriétaire de navire a aussi le droit de limiter sa responsabilité; la limite est moins élevée—comme le disait M. Macgillivray, elle est d'environ la moitié—en fait, elle fait exactement la moitié de 2,000 francs-or, à savoir mille francs-or. D'autre part, l'article 658, chapitre 32, 9-10, Élisabeth II, de la Loi sur la marine marchande du Canada telle qu'elle a été modifiée en 1961, se lit ainsi qu'il suit:

«658. (1) Lorsqu'il est allégué qu'une responsabilité a été encourue par le propriétaire d'un navire relativement à la mort ou à des blessures corporelles, ou à la perte ou l'avarie de biens ou à la violation de tout droit, à l'égard desquels sa responsabilité est limitée par l'article 657,

Cet article se rapproche beaucoup de l'article 744 (4), en particulier au passage que voici:

et que plusieurs réclamations sont faites ou appréhendées relativement à cette responsabilité, un juge de la Cour de l'Échiquier peut, à la requête dudit propriétaire, fixer le montant de la responsabilité et répartir ce montant proportionnellement entre les différents réclamants; ce juge peut arrêter toutes procédures pendantes devant une cour relativement à la même affaire et procéder de la façon et sous réserve des règlements que la cour juge convenables, pour rendre les personnes intéressées parties aux procédures, pour exclure tous réclamants qui ne se présentent pas dans un certain délai, pour exiger des garanties du propriétaire et quant au paiement des frais.»

C'est de cette façon que nous procédons et nous avons déjà eu recours à cette pratique deux fois cette année dans des cas de collisions entre deux navires qui avaient occasionné des dommages considérables. Nous sommes allés en cour et nous avons dit: «Nous admettons que nous sommes responsables. Voici la limite de notre responsabilités en vertu de la Loi. Nous sommes disposés à déposer la somme suivante. La voici.» Et nous avons demandé à la cour de répartir le montant proportionnellement entre les différents réclamants. La procédure est simple et la Cour a des règlements pour déterminer sa ligne de conduite. Il faut publier des annonces dans les journaux et ainsi de suite. Les règlements de la Cour prévoient ce genre de cas.

Le sénateur Hollett: Ceci est prévu dans la Loi, n'est-ce pas?

Me Brissett: Dans la même loi, la Loi sur la marine marchande, mais dans le cas d'une réclamation de dommages causés par la pollution, aucune des dispositions de

la Loi ne nous permet d'adopter la même procédure. Cela pourrait se faire par renvoi; on pourrait ajouter une disposition semblable dans cette partie de la Loi. Que se passerait-il dans le cas d'un désastre causé par la pollution? Je suis propriétaire de navire, je suis assuré; je reconnais que je suis responsable et je le suis, mettons, jusqu'à concurrence de 14 millions de dollars et il y a un certain nombre de réclamations. J'estime que les réclamations dépasseront les 14 millions de dollars, donc, que faire? Des centaines de milliers de personnes vont me poursuivre. Ceux qui auront intenté leur poursuite les premiers seront-ils payés les premiers pour ne rien laisser ensuite à ceux qui sont les derniers à me poursuivre? Il faut adopter une certaine procédure afin de régler la question de façon raisonnable et juste, en d'autres termes, de répartir la somme que le propriétaire ou l'assureur est prêt à payer.

La Cour, évidemment, devrait décider d'abord si le propriétaire a le droit de fixer une limite et quel serait exactement le montant de cette limite, conformément à la Loi et proportionnellement au tonnage du navire. Mais cela se fait tout le temps dans les Cours.

Nous estimons donc qu'il s'agit là d'une lacune dans la présente loi et qu'il faudrait y remédier. Si vous consultez le texte de la convention, l'appendice de la déclaration que nous avons présentée au comité de l'autre endroit, vous constaterez qu'il existe dans cette convention une disposition relative à la procédure qui permet au propriétaire, en cas de désastre, de s'adresser à la Cour, de déposer une certaine somme et de la faire répartir par la Cour. Nous proposons donc, pour que la Loi soit complète, d'y insérer soit un renvoi ou une disposition dans le sens de celle que je viens de vous lire.

Le président suppléant: Monsieur Brisset, vous avez donc présenté une déclaration semblable au comité de l'autre endroit?

Me Brisset: Oui.

Le sénateur Hollett: Et rien ne s'est fait.

Me Brisset: Rien.

Le sénateur Hollett: Cela me paraît raisonnable.

Me Brisset: Ils ont changé la substance. Ainsi, par exemple, ils ont admis le nombre de défenses accordé par la convention mais il ne se sont nullement préoccupés, et je ne sais pas pourquoi, des questions de procédure.

Le sénateur Pearson: Supposons que vous déposez une somme auprès d'un tribunal et qu'il y a un certain nombre de réclamations. Supposons ensuite que le tribunal vous juge responsable et que la somme déposée ne suffit pas à payer tous les réclamants: que se passe-t-il dans un cas pareil?

Me Brisset: Pour une poursuite ordinaire, lorsque nous demandons à la Cour la permission de limiter notre responsabilité, nous devons d'abord prouver à la Cour que notre cas tombe sous la portée de la Loi et que nous avons le droit de limiter notre responsabilité. C'est la première question à régler.

Cela fait, la Cour rend son jugement et dit: «Vous, le propriétaire, avez droit à une limite, à partir du moment où vous déposez le montant à la caisse.» C'est alors que nous faisons le dépôt. Auparavant, nous versions seulement une caution pour garantir que l'argent serait déposé après la décision du tribunal.



TROISIÈME SESSION DE LA VINGT-HUITIÈME LÉGISLATURE

1970-71

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président suppléant: L'honorable HÉDARD J. ROBICHAUD

N° 3

LE MERCREDI 17 MARS 1971

Deuxième séance sur le Bill C-2,

intitulé:

«Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada»

(Liste des témoins et mémoires présentés: voir le procès-verbal)



LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Le président: L'honorable J. Campbell Haig

Les honorables sénateurs:

Aseltine	Macdonald (<i>Cap- Breton</i>)
Blois	*Martin
Bourget	McElman
Burchill	McGrand
Connolly (<i>Halifax- Nord</i>)	Michaud
Denis	Molson
*Flynn	Nichol
Fournier (<i>Madawaska- Restigouche</i>)	O'Leary
Haig	Pearson
Hayden	Petten
Hollett	Rattenbury
Isnor	Robichaud
Kinley	Smith
Kinnear	Sparrow
Langlois	Welch

Membres d'office: MM. Flynn et Martin

(Quorum 7)

N° 3

LE MERCREDI 17 MARS 1971

Deuxième séance sur le Bill C-2

intitulé:

«Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada»

(Liste des témoins et mémoires présentés: voir le procès-verbal)

Ordre de renvoi

Témoignages

Extrait des procès-verbaux du Sénat, le 10 mars 1971:

Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Petten, appuyé par l'honorable sénateur Eudes, tendant à la deuxième lecture du Bill C-2, 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 pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Petten propose, appuyé par l'honorable sénateur Kickham, que le bill soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,
ROBERT FORTIER.

Le mercredi 17 mars 1971

(3)

Le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Petten, appuyé par l'honorable sénateur Eudes, tendant à la deuxième lecture du Bill C-2, 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 pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Petten propose, appuyé par l'honorable sénateur Kickham, que le bill soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,
ROBERT FORTIER.

M. R. R. Macgillivray, directeur, Direction des règlements de la marine marchande, a été invité à déposer un rapport sur le Bill C-2.

M. A. Galtipso, avocat-conseil, a été invité à déposer un rapport sur le Bill C-2.

M. Jean Langlois, C.C., a été invité à déposer un rapport sur le Bill C-2.

M. Jean Langlois, C.C., a été invité à déposer un rapport sur le Bill C-2.

M. Jean Langlois, C.C., a été invité à déposer un rapport sur le Bill C-2.

M. Jean Langlois, C.C., a été invité à déposer un rapport sur le Bill C-2.

M. Jean Langlois, C.C., a été invité à déposer un rapport sur le Bill C-2.

M. Jean Langlois, C.C., a été invité à déposer un rapport sur le Bill C-2.

Procès-verbaux

Le mercredi 17 mars 1971

(3)

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 h, du matin, en vue de poursuivre l'étude du Bill C-2, intitulé: «Loi modifiant la loi sur la marine marchande du Canada».

Présents: Les sénateurs Robichaud (*président suppléant*), Bourget, Burchill, Denis, Flynn, Hayden, Hollett, Kinley, Langlois, McElman, McGrand, Michaud, Nichol, Petten, Rattenbury et Smith (16).

Présent (mais non membre du Comité): Le sénateur Macnaughton.

Aussi présent: M. Pierre Godbout, légiste et conseiller parlementaire adjoint.

Sur une motion du sénateur Langlois, il est décidé de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français des délibérations du Comité.

Les témoins suivants sont entendus:

GRUPE DE LONDRES DES «PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATIONS»

M. Jean Brisset, c.r. avocat-conseil

MINISTÈRE DES TRANSPORTS:

M. R. R. Macgillivray, directeur, Direction des règlements de la Marine'

PETROLEUM ASSOCIATION FOR CONSERVATION OF THE ENVIRONMENT - (IMPERIAL OIL):

M. J. L. Lewtas, c.r. avocat-conseil

TEXACO CANADA LIMITÉE

M. A. Galipeault, avocat-conseil

B. P. OIL LIMITÉE:

M. Jean Langelier, c.r.

GULF OIL CANADA LIMITÉE:

M. J. C. Phillips, avocat-conseil général

A 12 h 40, la séance est levée jusqu'à la fin de la séance du Sénat le même jour.

A 16 h 05, le Comité se réunit en vue de reprendre l'étude dudit Bill.

Présents: Les sénateurs Robichaud (*président suppléant*), Blois, Bourget, Burchill, Flynn, Hollett, Kinley, Kinnear, Macdonald (*Cap Breton*), McElman, McGrand, Michaud, Pearson, Petten, Rattenbury, Smith (16).

Présent (mais non membre du Comité): Le sénateur Inman.

Aussi présent: M. Pierre Godbout, secrétaire légiste et conseiller parlementaire adjoint.

Les témoins suivants sont entendus:

DOMINION MARINE ASSOCIATION:

Capitaine P. R. Hurcomb, directeur général.

CHAMBRE DE LA MARINE MARCHANDE DU CANADA:

M. J. J. Burke, directeur général.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS:

M. R. R. Macgillivray, directeur, Direction des règlements de la Marine.

Il est ordonné que les mémoires suivants seront imprimés en appendice au compte-rendu des présentes délibérations.

Appendice «A»: Propositions de modifications présentées par le GROUPE DE LONDRES DES «PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATIONS».

Appendice «B»: Mémoire présenté par l'Imperial Oil, consistant en un document remis par PACE (PETROLEUM ASSOCIATION FOR THE CONSERVATION OF THE CANADIAN ENVIRONMENT) à un comité spécial de la Chambre des communes sur la pollution de l'environnement, et en propositions de modifications du Bill C-2.

Appendice «C»: Mémoire présenté par B. P. OIL LIMITÉE auquel est joint un exemplaire des statuts de la caisse «CRISTAL».

Appendice «D»: Mémoire présenté par GULF OIL CANADA LIMITÉE.

Appendice «E»: Mémoire présenté par la CHAMBRE DE LA MARINE MARCHANDE DU CANADA.

Appendice «F»: Mémoire présenté par la CHAMBRE INTERNATIONALE DE LA MARINE MARCHANDE, sans que ledit organisme ait été entendu.

A 17 h 40, la séance est levée jusqu'au mercredi suivant, le 24 mars, à 10 h 00 du matin où l'on poursuivra l'étude dudit Bill.

COPIE CONFORME

Le greffier du Comité,
Aline Pritchard.

Comité sénatorial permanent des transports et des communications

Témoignages

Ottawa, le mercredi 17 mars 1971.

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 h. du matin sous la présidence du sénateur Hédard Robichaud (président suppléant), pour continuer l'étude du Bill C-2, visant à modifier la Loi sur la Marine marchande du Canada.

Le président suppléant: Honorables sénateurs, nous avons le quorum. Nous pouvons continuer l'étude du Bill C-2 visant à modifier la Loi sur la Marine marchande du Canada. Avant de commencer, je vais vous donner le nom des témoins que nous entendrons ce matin. Si nous ne pouvons pas terminer nos délibérations pour 12 h. 30, nous pourrions avoir à nous réunir cet après-midi. Nous en déciderons plus tard ce matin.

Nous entendrons ce matin comme témoins M. Jean Brisset, représentant le groupe de Londres des «Protection and Indemnity Associations». Il avait commencé sa déposition lors de la dernière réunion, mais n'a pu la terminer avant la fin de la séance. Le deuxième témoin est M. J. L. Lewtas, avocat-conseil, représentant la *Petroleum Association for Control of Environment, Imperial Oil*. Le troisième témoin est M. A. Gallepeault, avocat-conseil, représentant *Texaco Canada* Limitée, de Montréal. Le quatrième témoin est M. Jean Langelier, représentant *B. P. Oil* Limitée, et il sera sans doute accompagné de M. R. B. Keefler. Le cinquième témoin est le capitaine P. R. Hurcomb, directeur général, *Dominion Marine Association*. Le sixième témoin est M. J. J. Burke, directeur général, représentant la Chambre de la Marine marchande du Canada, Ottawa. Enfin le dernier témoin est M. J. C. Phillips, avocat-conseil général, de *Gulf Oil Canada* Limitée, de Toronto.

Je prie maintenant monsieur Brisset d'avancer et de poursuivre sa déposition.

M. Jean Brisset, c.r. avocat-conseil, groupe de Londres des «Protection and Indemnity Association»: Monsieur le président et honorables sénateurs, permettez-moi de résumer ce que j'ai dit à la réunion précédente. J'ai signalé que la loi en cause admet le droit d'un propriétaire de navire ou d'un propriétaire de polluant, de limiter sa responsabilité, mais la loi ne contient aucune disposition indiquant les formalités à remplir par un tel propriétaire pour limiter ainsi sa responsabilité. Je propose donc que l'on insère dans le Bill une disposition sur le modèle de celle qui se trouve à l'article 658 de la Loi sur la marine marchande du Canada, permettant au propriétaire de présenter au tribunal une demande de décret de limitation, et s'il a le droit de limiter, de déposer le fonds limité. Le tribunal aurait alors le droit de répartir le dépôt au prorata des réclamations.

Le montant des réclamations qui ne seraient pas payées par le fonds, serait payé, soit par la Caisse des réclamations de la pollution maritime, créée en vertu de la présente loi, soit par la Caisse créée

volontairement par les sociétés pétrolières, soit par la caisse internationale créée en vertu de la Convention de Bruxelles de 1969, lorsqu'elle entrera en vigueur et sera ratifiée par le Canada. J'ai été avisé que cette caisse supplémentaire se monte à 30 millions de dollars.

Je me suis permis, non sans hésitation, de préparer le texte des modifications que je sou mets à l'examen de votre Comité. Je crois qu'on en a distribué des exemplaires ce matin, en français et en anglais.

Avant tout je voudrais attirer votre attention sur la première modification, qui traite du problème que je viens juste de soulever. La solution pourrait consister à ajouter le paragraphe suivant à l'article 744. (Voir Appendice «A»)

L'article 744 prévoit en son paragraphe (4) la limitation de la responsabilité et détermine cette responsabilité.

Le paragraphe (6) que je vous propose comme modification est modelé sur l'article 658 de la Loi sur la marine marchande du Canada, modifiée 9-10, Elisabeth II, Chapitre 32, article 33. Il serait rédigé comme suit:

«(6) Lorsqu'il est allégué qu'une responsabilité civile a été encourue sous l'Article 743 par la personne ou les personnes visées à l'alinéa a) ou à l'alinéa b) du paragraphe 4 du présent Article...

C'est-à-dire le propriétaire du navire ou le propriétaire du polluant...

et lorsque la responsabilité de cette personne ou de ces personnes est limitée sous l'Article C de ce paragraphe 4, et que plusieurs réclamations sont faites ou appréhendées relativement à cette responsabilité un juge de la Cour Fédérale peut...

Ici j'ai modifié le texte. Le premier texte disait: «un juge de la Cour de l'échiquier». Nous avons maintenant une Cour fédérale qui remplace la Cour de l'échiquier.

... un juge de la Cour Fédérale peut, à la requête de cette ou ces personnes fixer le montant de la responsabilité et répartir ce montant proportionnellement entre les différents réclamants; ce juge peut arrêter toutes procédures pendantes devant une cour relativement à la même affaire et procéder de la façon et sous réserve des règlements que la cour juge convenables, pour rendre les personnes intéressées parties aux procédures, pour exclure tous réclamants qui ne se présentent pas dans un certain délai, pour exiger des garanties de la ou des personnes visées à l'alinéa a) ou b) du paragraphe 4 du présent Article et quant au paiement des frais.

La cour a adopté des règles pratiques qui régissent la procédure, et ces règles sont appliquées constamment par les tribunaux dans les actions en limitation de responsabilité, engagées en vertu de l'autre partie de la loi. J'ai ajouté les dispositions suivantes:

En répartissant selon le présent Article le montant auquel a été fixé la responsabilité de la ou des personnes visées à l'alinéa a) ou b) du paragraphe 4 du présent Article, la cour peut, compte tenu de toutes réclamations qui peuvent subséquentement être établies devant un tribunal hors du Canada relativement à cette responsabilité remettre à plus tard la répartition de la partie du montant qu'elle estime appropriée».

Cette disposition est tirée d'une modification de l'article 658, promulguée dans 13-14, Elisabeth II, chapitre 39, article 34, paragraphe (2). Je crois que cette disposition spéciale est importante et peut avoir, au moins partiellement, une certaine utilité dans le cas d'un accident ou d'un déversement de polluant survenant dans les eaux contiguës des États-Unis et du Canada, dans les Grands lacs, par exemple. Le propriétaire du navire aura dû en vertu de la loi américaine équivalente déposer un montant égal au montant de sa responsabilité limitée qui, soit dit en passant, est à peu près la même qu'au Canada. Si on réclame une indemnisation des deux côtés de la frontière, la cour pourra suspendre les versements de la caisse canadienne jusqu'à ce qu'on sache ce qu'il en est des réclamations américaines et quels sont là les montants en cause.

Je dis que j'ai préparé ces modifications non sans quelque hésitation, car je ne me tiens pas pour un expert en rédaction de lois, et je sais qu'il y a dans votre comité des personnes sans doute plus compétentes que moi. Je ne prétends pas non plus qu'il serait impossible d'améliorer mon texte, mais je le soumets respectueusement à votre étude.

Une autre modification que je propose se fonde sur le paragraphe 5 de l'article 5 de la Convention de Bruxelles, auquel je me suis référé lors de la précédente audience. Je vous faisais remarquer que le ministre des Transports, lorsque le Bill a été présenté en troisième lecture à la Chambre des communes, avait dit que le Gouvernement marcherait de pair avec la Convention dans toute la mesure du possible.

Dans la Convention, il y a une disposition prévoyant que si le propriétaire d'un navire après un déversement de polluants engage des dépenses afin de remédier au gâchis, si vous me permettez cette expression, ou s'il fait des versements à des personnes ayant subi des dommages du fait du déversement, ce propriétaire prend la place de la personne indemnisée par lui et peut demander des indemnités à prélever sur son propre dépôt et avoir part à la répartition de ce fonds au même titre que les autres demandeurs.

Somme toute, le propriétaire ne récupérera pas tout ce qu'il a distribué lui-même, mais il aura sa part dans la répartition de son propre fonds, en même temps que tous les autres demandeurs qui n'ont rien reçu.

On veut ainsi encourager le propriétaire ou son assureur à faire immédiatement ce qu'il faut pour remédier autant que possible à la situation après un déversement de polluants par un navire.

Si le propriétaire n'était pas encouragé dans ce sens et s'il se rendait compte que quoi qu'il fasse, il perdrait tout le fonds déposé, à moins de réussir à supprimer complètement la pollution, je dirais qu'il serait plutôt porté à ne rien faire lui-même.

Mon ami, M. Macgillivray me parlait d'un accident survenu récemment sur la côte de Gaspé. A la suite d'un déversement de polluant, le propriétaire du polluant a fait immédiatement le nécessaire et le nettoyage a été terminé avant même que le rapport sur le déversement parvienne à Ottawa.

Je le répète donc, il faudrait que le propriétaire soit encouragé à agir lui-même.

J'ai rédigé une autre modification destinée à prévoir ce cas. Elle suit de très près la rédaction du paragraphe de la Convention dont j'ai parlé plus tôt, à savoir le paragraphe 5 de l'article 5.

Soit dit en passant, la Convention est reproduite dans la déclaration que j'ai faite devant le comité de la Chambre, ou y est annexée, et on l'a distribuée lors de l'audience précédente.

La modification deviendrait le paragraphe (7) s'ajoutant à l'article 744 et serait rédigé ainsi, et je cite:

«7) Si, avant la distribution du fonds la ou les personnes visées à l'alinéa a) ou b) du paragraphe 4 de cet Article, leurs préposés ou mandataires, ou toute personne qui leur fournit l'assurance ou autre preuve de solvabilité ont, à la suite du déversement de polluants dans des eaux auxquelles la présente Partie s'applique, versé une indemnité pour la perte ou les dommages réels subis par ceux auxquels réfère l'alinéa d) du paragraphe 1 de l'article 743, cette ou ces personnes sont subrogées à concurrence du montant qu'elles ont payé aux droits que la personne indemnisée aurait eus aux termes de l'Article 743; pour autant qu'ils soient raisonnables les frais et dépenses encourus et les sacrifices consentis volontairement par la ou les personnes visées à l'alinéa a) ou b) du paragraphe 4 du présent Article aux fins d'éviter ou de réduire une pollution lui confèrent sur le fonds des droits équivalents à ceux des autres créanciers si ces frais et dépenses ont été relatifs à toutes mesures autorisées par le gouverneur en conseil.»

J'ai eu l'occasion d'en parler avec M. Macgillivray et il m'a dit que c'était en fait l'intention du Bill. Il m'a renvoyé à l'alinéa c) du paragraphe (1) de l'article 743 qui dit:

Lorsque la ou les personnes visées à l'alinéa a) ou b) du paragraphe 4 du présent Article après le déversement d'un polluant dans des eaux auxquelles la présente Partie s'applique, ...

En d'autres termes, le propriétaire serait responsable de tous les frais et dépenses encourus par quiconque, relativement à toutes mesures autorisées par le gouverneur en conseil. Mais laissez-moi dire respectueusement que je n'arrive pas à voir comment cette disposition s'applique aux dépenses encourues par le propriétaire lui-même. Je me rends compte que les dépenses d'un tiers sont couvertes, mais mon avis est qu'il ne ressort pas clairement que le

propriétaire est visé et peut réclamer contre lui-même ou contre son propre fonds. On s'en était rendu compte au moment où la Convention était rédigée en 1969; je peux dire que pratiquement tous les pays maritimes du monde étaient représentés et les meilleurs experts en droit étaient présents. On a estimé nécessaire d'ajouter une disposition spéciale à ce sujet.

La modification suivante que je demanderais d'ajouter encore à l'article 744 sous la forme d'un paragraphe (8) se trouve à la page 2. Là encore, je me suis inspiré de la Convention où on la trouve au paragraphe (1) de l'article 6. La voici:

«8) Lorsque la ou les personnes visées à l'alinéa a) ou b) du paragraphe 4 du présent Article . . .

C'est à dire le propriétaire du navire ou le propriétaire du polluant déversé du navire . . .

après le déversement d'un polluant dans des eaux auxquelles la présente Partie s'applique, constituent un fonds en application du paragraphe 6 du présent Article et sont en droit de limiter leur responsabilité,

a) Aucun droit à indemnisation sous l'alinéa c) ou d) du paragraphe 1 de l'article 743 né du déversement d'un polluant dans des eaux auxquelles la présente Partie s'applique ne peut être exercé sur d'autres biens de cette ou ces personnes.

En d'autres termes, le propriétaire a reconnu sa responsabilité et il a versé au tribunal le fonds couvrant sa responsabilité limitée, et nous disons qu'en ce cas, il est raisonnable et équitable de ne pas saisir ses autres biens. C'est, si je peux reprendre les termes employés à l'audience précédente, un réajustement de la loi telle qu'elle est actuellement.

L'alinéa b) est naturellement un corollaire et découle de ces considérations. Le voici:

b) La cour ordonnera la libération du navire ou autre bien appartenant à cette ou ces personnes, saisi à la suite d'une demande en réparations pour leurs frais et dépenses et pour la perte ou les dommages réels auxquels il est référé à l'Article 743 causés par le même événement, et agira de même à l'égard de toute caution ou autre garantie déposée en vue d'éviter une telle saisie.

Après un accident, on peut très bien saisir un navire comme garantie contre les réclamations de ceux qui en ont à faire, mais une fois que le propriétaire a versé son dépôt et que l'on a reconnu son droit à une responsabilité limitée, le tribunal devrait permettre la levée de la saisie. Encore une fois, ce n'est qu'une question de procédure que l'on a estimé devoir être spécifiée au moment de la rédaction de la Convention.

J'en viens maintenant à une autre modification extrêmement importante, surtout pour les associations que je représente ici devant vous. Je veux parler des associations de cautionnement assurant les propriétaires de navires contre les dommages résultant de la pollution, dans la limite de leur responsabilité. Comme je l'ai déclaré plus tôt, ces associations sont pratiquement les seuls assureurs dans le monde qui pratiquent ce genre d'assurance. Comme vous le savez bien, le Canada dépend entièrement de l'étranger pour le transport maritime de ses importations et de ses exportations, et les navires étrangers venant ici n'ont aucun bien au Canada, dans la plupart des cas. Pour se conformer à la loi, en ce qui

concerne leur responsabilité financière, ils doivent présenter un certificat d'assurance qui, à son tour, sera un certificat délivré par les associations P. et I. (de Protection et d'Indemnité). Ce sont donc en fait les assureurs qui régleront les réclamations; ce sont eux qui verseront le dépôt couvrant la responsabilité limitée du propriétaire, et par conséquent, nous estimons très important, ou ces assureurs estiment très important, qu'ils puissent obtenir pour eux-mêmes une limitation de responsabilité et puissent faire un dépôt en conséquence. De la sorte ils seraient exemptés de toute responsabilité ultérieure, que le propriétaire du navire puisse, ou non, limiter sa propre responsabilité. Autrement dit, et je crois que c'est ce que la loi prescrit, tout ce que l'on demande d'un assureur ou d'un garant, est de déposer une garantie couvrant la responsabilité limitée du propriétaire du navire, et c'est tout ce que l'on doit pouvoir exiger de l'assureur ou du garant. Par conséquent, comme on l'a fait à la Convention de Bruxelles, nous proposons que l'assureur puisse faire directement tout ce que le propriétaire peut faire lui-même, c'est-à-dire se présenter au tribunal et dire: «Je suis prêt à déposer le fonds limité, le voici; voulez-vous répartir ce fonds entre tous les demandeurs?».

Comme vous le savez, en vertu de l'article 745 de la loi, l'assureur peut-être poursuivi personnellement en justice par le demandeur, en raison de la garantie donnée par l'assureur, et il semble logique que s'il peut être poursuivi personnellement, il puisse aussi présenter les mêmes défenses que celles que le propriétaire aurait pu présenter s'il avait été poursuivi lui-même, à savoir les défenses insérées dans l'article 744 par la modification de la Chambre des communes, à savoir la guerre, la guerre civile, l'insurrection, un cas de force majeure, comme un phénomène naturel exceptionnel, inévitable et irrésistible, un acte ou une omission faits dans l'intention de nuire par une personne autre qu'une personne dont le propriétaire est légalement responsable, la négligence ou l'action ou omission nuisibles de toute personne ou gouvernement en ce qui concerne l'installation ou l'entretien des phares ou de toute autre aide à la navigation.

En bref, le garant ne devrait pas être plus mal placé que la personne en faveur de qui il se porte garant, et c'est le but de la modification que je propose d'ajouter à l'article 745, à la fin du paragraphe (2). Elle est modelée sur le paragraphe 8 de l'article 7 de la Convention et elle se présenterait ainsi:

Dans tel cas, le Défendeur . . .

C'est-à-dire l'assureur ou le garant

peut, qu'il y est eu ou non faute ou complicité réelle du propriétaire du navire ou des propriétaires du polluant tel que décrit à l'alinéa a) ou b) du paragraphe 1 du présent Article, se prévaloir des limites de responsabilité prévues au paragraphe 4 de l'Article 744. Le Défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire du navire ou le propriétaire du polluant aurait invoqués en vertu du paragraphe 1 de l'Article 744. Le Défendeur peut par surcroît se prévaloir du fait que les dommages par pollution résultent d'une faute intentionnelle du propriétaire du navire lui-même ou du propriétaire du polluant, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être

fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire du navire ou le propriétaire du polluant.

J'ai expliqué au comité de la Chambre que la seule défense laissée à l'assureur en vertu de cette provision serait, par exemple, le sabordage du bateau par le propriétaire :

Le Défendeur peut dans tous les cas obliger le propriétaire du navire ou le propriétaire du polluant ou les deux selon le cas à se joindre à la procédure.

En d'autres termes, bien que l'assureur puisse limiter sa responsabilité et ne payer que le montant qu'il a versé en garantie, les demandeurs pourront néanmoins continuer leurs poursuites contre le propriétaire lui-même, si ce propriétaire n'a pas le droit de limiter sa responsabilité.

Le sénateur Rattenbury: Une action distincte de celle contre l'assureur?

M. Brisset: Une action distincte, ou simplement les demandeurs seraient remboursés par la caisse créée en vertu de la loi, que nous appelons la caisse de pollution, ou par la caisse volontaire établie par les sociétés pétrolières, connue sous le nom de Crystal, ou par la caisse internationale créée en vertu de la Convention dont j'ai parlé plus tôt.

Le sénateur Langlois: Mais si le propriétaire du navire est le même que le propriétaire du polluant, ce serait la même action en justice?

M. Brisset: Ce serait la même action, mais le garant ou l'assureur se libérerait par le paiement du montant de sa responsabilité limitée.

Je voudrais attirer l'attention des honorables sénateurs sur un problème qui peut se présenter ici. Il y a une loi semblable aux États-Unis et le propriétaire du navire doit verser une garantie au Gouvernement ou à la Commission fédérale de la marine, atteignant le montant de sa responsabilité limitée. C'est fait dans la plupart des cas, comme cela se fera au Canada, au moyen d'un certificat d'assurance délivré par des assureurs de l'Association P. et I. Des ententes ont été conclues avec le groupe de Londres de l'Association P. et I. à propos de ce certificat et il est maintenant accepté.

Aux États-Unis, lorsqu'un propriétaire a une flotte importante, c'est la pratique de la Commission de la marine d'accepter un certificat d'un montant correspondant à la responsabilité limitée du plus grand navire de la flotte. Si l'on suivait la même pratique ici et si un navire plus petit était impliqué dans un accident, il ne conviendrait pas de tenir le garant responsable pour un montant supérieur à la responsabilité du navire plus petit, uniquement parce qu'il a déposé une garantie basée sur la responsabilité limitée du plus grand bateau de la flotte.

Néanmoins, on s'occupera très probablement de ces problèmes au moment de la publication du règlement, lorsqu'on reverra et discutera les aspects pratiques de toute cette affaire.

La modification suivante est le paragraphe (3), à ajouter à l'article 745. Elle est fondée sur l'article 5 du paragraphe 11 de la Convention :

«L'assureur ou toute personne dont émane la garantie financière peut constituer un fonds conformément au paragraphe 6 de l'Article 744 aux mêmes conditions et avec les mêmes effets que si le fonds était constitué par la ou les

personnes auxquelles on y réfère. Un tel fonds peut être constitué même en cas de faute ou complicité réelle de cette ou ces personnes mais la constitution ne porte pas atteinte, dans ce cas, aux droits qu'ont les victimes vis-à-vis de cette ou ces personnes.»

J'en ai déjà parlé. Bien que je n'aie pas présenté ces modifications au ministère intéressé, je dois dire que je les ai préparées avec hâte, j'ai eu l'occasion d'avoir avec M. Macgillivray un entretien sans aucun caractère officiel au sujet de ce que je comptais proposer. M. Macgillivray a une longue expérience de ces questions. Il a assisté à de nombreuses réunions internationales, et j'espère ne pas le froisser si je dis que si je le pouvais suffisamment, je crois qu'il admettrait que certaines de ces modifications devraient vraiment être insérées dans la loi pour y mettre de l'ordre.

Le sénateur Burchill: Ces propositions ont-elles été présentées au comité de la Chambre?

M. Brisset: Les principes ont été soumis au comité de la Chambre, mais je n'avais pas encore rédigé les modifications comme je l'ai fait maintenant. Le principe a été expliqué, mais je me rends compte que du point de vue du droit maritime, les principes sont un peu techniques. Néanmoins on n'en a pas tenu compte. Seules des modifications de fond ont été apportées par le comité de la Chambre.

Le sénateur Hollett: Qu'entendez-vous lorsque vous parlez du point de vue du droit maritime?

M. Brisset: Ce à quoi je pense, c'est que cette procédure et cette limitation ne se trouvent que dans le droit maritime. Vous ne trouverez aucune procédure de ce genre ni dans le droit civil ni dans le droit coutumier. C'est une spécialité du droit maritime.

Le Président suppléant: Avant de passer aux questions, il peut être préférable d'entendre les remarques de M. Macgillivray qui est à la tête de la direction des règlements maritimes du ministère des Transports.

M. Brisset: Il y a une autre remarque que je voudrais faire. Elle touche un problème auquel malheureusement je ne puis offrir actuellement aucune solution. J'en ai parlé au comité de la Chambre. J'ai dit que l'un des points qui auraient besoin d'être élucidés, était le cas d'un déversement de polluant dans les eaux internationales des Grands lacs, sur les côtes est et ouest du Canada, si ce déversement cause la pollution des eaux côtières et du Canada et des États-Unis.

Actuellement il n'y a aucune disposition de réciprocité dans la loi telle qu'elle est, qui permette de régler un cas semblable, et nous disons qu'il devrait y avoir des accords entre les deux gouvernements de façon qu'il n'y ait qu'une seule caisse à la disposition des demandeurs des deux côtés de la frontière. Autrement il faudrait deux caisses de la même importance, uniquement parce que l'accident a eu lieu dans ces eaux plutôt que, disons, dans le bas Saint-Laurent.

Il ne faudrait pas oublier que les compagnies ne peuvent assurer que jusqu'à un certain montant. Elles ne dépassent pas 14 millions de dollars, et si les assureurs devaient déposer aux États-Unis une garantie atteignant ce chiffre, et une autre semblable au Canada, on voit facilement que leurs responsabilités seraient le double de ce qu'ils peuvent assurer. En fait les États-Unis ont pris les devants. Ils

exigent maintenant des certificats d'assurance de tous les navires allant dans des ports américains et les assureurs ne pensent pas pouvoir offrir le même service aux navires se rendant au Canada, s'ils ont déjà fourni un certificat au gouvernement des États-Unis. Autrement ils engageraient leur responsabilité pour un montant double de leur couverture financière. La conclusion d'accords entre les deux gouvernements est donc d'une extrême importance, afin que leurs assureurs puissent offrir aux navires canadiens le certificat requis par la loi.

Je dois dire que les assureurs sont très inquiets à ce sujet. J'ai de nouveau reçu avant-hier, par Téléx, du groupe de Londres, une communication me signalant précisément cette difficulté et me demandant d'en informer votre comité. Si l'on veut faire quelque chose, il faut le faire sans tarder. On éviterait ainsi une situation qui serait créée dans le cas de navires étrangers allant aux États-Unis par les eaux internationales après une escale chez nous et ne pourraient rien obtenir de leurs assureurs pour satisfaire aux prescriptions de la loi.

J'accepterais volontiers de répondre à des questions, monsieur le président.

Le président suppléant: Je vous remercie, monsieur Brisset. Je crois que le sénateur Langlois veut poser une question.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, il ne s'agit pas d'une question à M. Brisset. Je veux simplement faire remarquer qu'étant donné que les modifications de M. Brisset sont basées sur la Convention de 1969, M. Macgillivray, lorsqu'il présentera ses remarques, devrait renseigner le Comité sur la participation du Canada à la Convention internationale. Le Canada s'est-il engagé jusqu'à un certain point? Quelle sera la position officielle du gouvernement en face de ces deux modifications importantes?

Le sénateur Rattenbury: Étant donné les dernières remarques de M. Brisset, j'aimerais un peu plus de détails. Est-ce que les assureurs P. et I. ont une liste noire, ou une liste des navires qu'ils accepteraient d'assurer? Pourraient-ils exiger des primes plus élevées?

M. Brisset: Oui, en certains cas. Se fondant sur ce que l'on sait d'un propriétaire de navire, il peut y avoir des conditions spéciales et elles peuvent comprendre une prime plus élevée.

Le sénateur Rattenbury: Mais étant donné votre déclaration que vous êtes les seuls assureurs au monde assurant contre ce genre d'accident ou de tragédie, y a-t-il des propriétaires de navire que vous refusez d'assurer?

M. Brisset: Je crains bien de n'être pas capable de répondre à cette question. Je ne crois pas qu'il puisse en être ainsi si le navire a passé les inspections requises par la société de classement ou les inspections du gouvernement, comme les inspections que doivent subir les vapeurs au Canada. La protection est accordée, pourvu naturellement que le propriétaire paie la prime; s'il ne le fait pas, il ne sera pas assuré, cela va sans dire.

Le sénateur Flynn: Doit-on conclure qu'il se peut, que des assureurs n'acceptent pas de couvrir le genre de responsabilité décrit par la loi?

M. Brisset: Ils ne sont pas disposés à fournir le certificat d'assurance exigé par la présente loi s'ils ont déjà fourni un certificat au gouvernement des États-Unis. Dans le cas d'un grand bateau avec une limite de responsabilité de 14 millions de dollars, les assureurs auront déjà remis un certificat d'assurance au gouvernement des États-Unis, en vertu duquel ils sont directement responsables jusqu'à un montant de 14 millions de dollars, et c'est toute la couverture qu'ils peuvent offrir.

Le sénateur Flynn: Actuellement ils ne s'engageraient pas plus?

M. Brisset: Non. La question est réglée par la Convention de Bruxelles qui prévoit que l'assureur ne délivrera qu'un certificat, ou une garantie. On pourrait l'obtenir dans tous les pays qui ont ratifié la Convention.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, ceci me fait penser à un autre point dont j'aimerais que M. Macgillivray nous parle lorsqu'il présentera ses remarques au sujet des modifications en question. Le Canada a-t-il essayé d'obtenir une certaine réciprocité de la part des États-Unis, tenant compte des points soulevés par M. Brisset?

Autrement dit, si nous adoptons une disposition selon laquelle nos tribunaux dans la détermination de la limitation de responsabilité d'un propriétaire de navire ou d'un propriétaire de polluant, tiendraient compte des réclamations faites en dehors du Canada, nous devrions avoir une loi prévoyant le cas d'autres pays intéressés, tel que les États-Unis dans le cas cité par M. Brisset d'un polluant déversé dans les Grands lacs.

Je voudrais savoir si le gouvernement canadien a déjà fait des ouvertures à Washington dans ce sens?

Le président suppléant: Étant donné que M. Brisset a proposé plusieurs modifications, plutôt longues et importantes, nous pourrions maintenant entendre M. Macgillivray qui, dans sa réponse, pourrait tenir compte des points soulevés par le sénateur Langlois.

Le sénateur Flynn: Il vaudrait mieux voir, avant de continuer, si d'autres témoins appuient le point de vue de M. Brisset.

Le sénateur Langlois: Je sais que M. Macgillivray est toujours prêt à répondre à des questions de ce genre et je pense qu'en toute justice nous devrions lui donner l'occasion de prendre la parole.

Le président suppléant: En ce cas, nous devrions continuer l'audition des autres témoins et ensuite passer aux questions.

Le sénateur Kinley: Monsieur le président, puis-je poser une question à M. Macgillivray? La Convention internationale pour la prévention de la pollution de la mer par les hydrocarbures, de 1954, est-elle en vigueur?

M. Macgillivray, directeur, direction des règlements de la marine, Ministère des Transports: Oui, monsieur.

Le sénateur Kinley: Elle se rapporte surtout à nos pêches de l'intérieur, les pétroliers ne sont pas visés. N'est-il pas vrai que la Convention comporte des exceptions?

M. Macgillivray: Non, monsieur.

Le sénateur Kinley: La voici pourtant, l'article IV stipule:

- (1) L'article III de la présente Convention ne s'appliquera pas:
- (a) au rejet d'hydrocarbures ou de tout mélange d'hydrocarbures effectué par un navire pour assurer sa sécurité, éviter une avarie au navire ou à la cargaison, ou sauver des vies humaines en mer; ou
- (b) au déversement d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie ou d'une fuite impossible à éviter, si toutes les précautions raisonnables ont été prises après l'avarie ou la découverte de la fuite pour empêcher ou réduire ce déversement;

Il y a cette exception.

M. Macgillivray: Non. La Convention a été modifiée à deux reprises depuis 1954. Actuellement, à la suite de la dernière modification, tout déversement d'huile de n'importe quelle sorte par un navire, sera interdit sauf s'il s'agit de sauver des vies en mer.

Le sénateur Kinley: Est-ce une modification de la Convention?

M. Macgillivray: Oui monsieur, il y a eu deux modifications.

Le sénateur Kinley: Quelqu'un à la Chambre des communes a dit que la Convention ne s'appliquait que dans la limite des 12 milles; la Convention dit 100 milles.

M. Macgillivray: Oui, la Convention s'applique aux navires canadiens dans le monde entier, mais nous ne pouvons en assurer l'observation que dans la limite des 12 milles. Lorsqu'il y a une infraction en dehors de la mer territoriale, c'est au pays d'immatriculation qu'il appartient de faire les poursuites.

Le sénateur Kinley: Nous avons maintenant une très petite marine marchande. Je crois que M. Brisset nous a dit que toute l'assurance était faite par un groupe de sociétés, à Londres ou en France. Je crois qu'il a dit qu'il n'y avait pas de société aux États-Unis, ni ici, qui accepte ces responsabilités, je l'ai d'ailleurs expérimenté moi-même. Est-ce vrai?

M. Macgillivray: Je suis d'accord avec M. Brisset. Il est pratiquement impossible de s'assurer près de nombreux organismes, contre ce genre de risque, sauf près de l'Association Protection et Indemnité dont il parle.

Le sénateur Kinley: Y a-t-il des compagnies telle que la Lloyds, visées spécialement dans les lois du Canada?

M. Macgillivray: Je ne le pense pas, sénateur.

Le sénateur Kinley: En êtes-vous sûr?

M. Macgillivray: C'est une question qu'il vaudrait peut-être mieux adresser à M. Brisset. Il est plus au courant.

M. Brisset: Si l'on me permet de répondre à cette question, je peux dire que les associations P. et I., le groupe de Londres et les autres, ont des ententes de réassurance, sur une base mondiale, avec des assureurs dans le monde entier, y compris la Lloyds: en France, en Allemagne, aux États-Unis, au Canada et ainsi de suite. Dans leurs contrats de réassurance elles s'efforcent d'obtenir le maximum sur une base mondiale, mais il y a une limite aux obligations que les

assurances acceptent, et l'excédent est à la charge des associations P. et I.

Le sénateur Kinley: Ont-elles un monopole au Canada, sans concurrence?

M. Brisset: Je ne sais si on peut parler de monopole. Elles sont les seules à offrir le genre de services sollicités par les propriétaires de navires. Personne d'autre n'offre le service que les associations P. et I. offrent aux propriétaires de navires. Elles ont des correspondants, des experts dans toutes les parties du monde, qui les représentent et viennent en aide aux propriétaires de navires. C'est le seul organisme existant avec de pareils services. Personne n'a pu jusqu'à présent offrir le même genre de service.

Le sénateur Kinley: Il semble que l'organisme fonctionne si bien qu'il peut continuer sans beaucoup d'interventions étrangères.

M. Brisset: Il ne faudrait pas oublier que les associations opèrent sur une base mutuelle.

Le sénateur Kinley: Oui.

M. Brisset: C'est en fait une entente de tous les propriétaires de navires du monde en vue de s'assurer mutuellement.

Le sénateur Kinley: Il semble qu'ils tardent beaucoup dans leurs paiements et la question des intérêts en prend de l'importance. Il me semble qu'ils devraient moins retarder leurs versements.

M. Brisset: Sauf votre respect, je ne suis pas d'accord, après avoir réglé tant de réclamations dans l'année. Je peux vous assurer qu'il n'y a là aucun problème. La Banque d'Angleterre donne l'impression de tenir à fournir rapidement les fonds, même s'il s'agit de dollars, lorsqu'il faut régler des réclamations à la suite d'accidents en mer. Je les ai trouvés, au contraire, très prompts.

Le sénateur Kinley: Y a-t-il eu, à la suite de cette convention, des changements dans les eaux intérieures, en ce qui concerne les bateaux à moteur, et ce genre de choses, bateaux d'un certain tonnage, capitainerie et pilotes? Est-ce toujours la même chose?

M. Macgillivray: Il n'y a pas de vrai changement, sénateur. Actuellement et jusqu'à l'adoption des dernières modifications de la Convention, on tolère quelques déversements minimes.

Le sénateur Kinley: Oui.

M. Macgillivray: Mais sous le nouveau régime, il sera interdit de rejeter quoi que ce soit à l'eau.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, je ne posais pas une question. Je voulais simplement rappeler à M. Brisset que, pour répondre sans restriction au sujet du monopole d'assurance P. et I., il devait insister sur le caractère mutuel de cette assurance protégeant contre les indemnités à verser. Il l'a fait. Je n'ai plus de question à lui poser.

Le président: Merci, monsieur Brisset.

Messieurs les sénateurs, nous allons entendre maintenant M. Lewtas, conseiller juridique représentant la *Petroleum Association for Conservation of Environment—Imperial Oil*.

M. Lewtas a suggéré que l'on distribue le texte du dossier présenté par la *Petroleum Association for Conservation of Environment*. Je ne crois pas que nous ayons assez d'exemplaires pour tous les membres.

M. J.L. Lewtas, Q.C., Avocat, Petroleum Association for Conservation of Environment—Imperial Oil: M. le président, messieurs les sénateurs, je tiens à préciser avant tout que je ne représente officiellement ici que la compagnie *Imperial Oil Ltd*. Je me suis effectivement présenté à l'autre comité au nom de la *Petroleum Association for Conservation of Environment*, que l'on appelle plus brièvement PACE; cette association a été créée par des membres des principales compagnies pétrolières canadiennes dans le but de s'occuper des problèmes touchant l'environnement et communs à cette industrie. La raison pour laquelle je représente officiellement *Imperial Oil Limited* est la suivante: PACE, comme toutes les associations de ce genre, j'imagine, n'était pas assez souple pour suivre le calendrier très serré de ce bill . . .

Le sénateur Flynn: Pour garder le pas.

M. Lewtas: C'est cela. Ils n'ont pas pu organiser les réunions nécessaires et tout ce qu'il fallait pour réaliser un dossier collectif.

Le document à couverture bleue qui a été distribué à messieurs les sénateurs est une copie du dossier présenté à l'autre comité, où nous exposons nos idées sur le bill. Les membres du comité seront satisfaits d'apprendre que je n'ai pas l'intention de m'étendre là-dessus à nouveau. Il vous a été remis simplement pour faciliter les choses et à titre d'information, à la demande du président de la PACE.

En fait, au lieu d'analyser en détail le bill lui-même et notre attitude à son égard, j'ai l'intention de ne m'occuper que de deux clauses qu'il nous semble urgent de modifier en vue de donner au bill toute la portée qu'on lui attribue.

Pour rendre néanmoins compréhensible ce que j'ai à dire aujourd'hui, il sera nécessaire avant tout d'examiner brièvement les fondements du bill et ceux de l'attitude qu'*Imperial Oil* et d'autres compagnies pétrolières ont prise à son égard.

Je dois dire que les membres de la PACE n'ont pas manifesté une opposition radicale au bill lorsqu'ils se sont présentés devant l'autre comité. Depuis longtemps, toutes ces compagnies sont conscientes de l'importance du contrôle de la pollution comme élément entrant en ligne de compte dans le prix de revient de leur entreprise. Elles reconnaissent que le problème que ce bill essaie de résoudre est un problème de pollution, et elles admettent qu'elles doivent y assumer leur part de responsabilité en en subissant le coût.

Je dois souligner aussi que, bien que, de par leur nature même, les compagnies pétrolières tendent à être associées avec la marine marchande sous de nombreux rapports, elles ne se présentent devant ce comité qu'exclusivement en qualité de propriétaires de cargaisons transportées dans des navires dont la propriété et l'exploitation reviennent à d'autres personnes.

Cela ne diminue en rien l'importance des commentaires que les compagnies pétrolières ont à faire sur ce bill, parce que c'est

précisément dans les clauses qui touchent les propriétaires de cargaisons que ce bill est le plus radical et le plus avant-gardiste. Car il s'agit en effet du premier bill qui rend un propriétaire de cargaison responsable des dommages subis par des tiers.

Monsieur le président, j'aimerais souligner le caractère vraiment radical de ce concept. Historiquement, comme chacun sait, si l'on voulait faire transporter des marchandises d'un point A à un point B, on les remettait à une compagnie de chemins de fer, à un transporteur routier, à une compagnie aérienne ou encore à une compagnie de navigation; on payait le fret, et à partir de ce moment-là, le transporteur en était responsable. S'il advenait que quelque dommage soit subi par quiconque au cours du transit, c'est le transporteur que cela regardait et c'est compréhensible évidemment, puisque c'est son métier; il exerce un contrôle absolu sur le transport. Au moment où on lui remettait les marchandises, on lui donnait tout contrôle sur elles et sur le transport.

En l'occurrence, bien sûr, il s'agit pour lui de couvrir le risque, et il inclut le montant de l'assurance dans le fret ou le prix de location qu'il demande. Ce système a été en vigueur très longtemps et a bien fonctionné.

Le bill en question veut modifier tout ceci dans le cas de dommages causés par la pollution attribuable aux navires dans les eaux canadiennes. Pour la première fois, ce n'est pas seulement le propriétaire du navire qui est responsable, mais aussi celui de la cargaison.

Monsieur le président, nous ne faisons aucune objection de principe quant à la responsabilité des propriétaires de cargaisons. Encore une fois, c'est un problème de pollution, et nous nous y reconnaissons une certaine part de responsabilité. Toutefois, pour déterminer la façon dont les compagnies pétrolières devraient être impliquées, il nous faut porter un regard critique sur les clauses d'application du présent bill. Je vais m'en tenir en gros aux articles 744 et 745, et je crois qu'il serait utile, et même nécessaire, en vue de faire comprendre notre problème, que je résume ce que dit le bill au sujet de la responsabilité des propriétaires de cargaisons.

En ce qui concerne les personnes qui ont subi des dommages à la suite de ce genre de pollution, le bill propose deux niveaux de responsabilité. Suivant le premier, le propriétaire du navire et celui de la cargaison seront totalement responsables des dommages et ils le seront conjointement et solidairement. Toujours à ce même niveau, toutefois, le bill impose un plafond de responsabilité et, ce faisant, invoque la loi maritime traditionnelle selon laquelle un propriétaire de navire peut limiter sa responsabilité en certaines circonstances. De sorte qu'à ce premier niveau de responsabilité où le propriétaire de cargaison et le propriétaire de navire sont responsables en totalité conjointement et solidairement, la responsabilité maximale s'élève à 134 dollars par tonneau jusqu'à concurrence de 14 millions de dollars. De plus, à ce premier niveau de responsabilité, en vue de s'assurer que tout montant exigé sera effectivement payé, le bill exige, et avec raison, que le propriétaire d'un navire entrant dans les eaux canadiennes et celui de toute cargaison polluante transportée par un navire entrant dans les eaux canadiennes dépose une preuve suffisante de solvabilité auprès des autorités concernées.

Ceci constitue le premier niveau de responsabilité.

Le bill va plus loin en imposant un second niveau de responsabilité, la Caisse des réclamations de la pollution maritime, dont le

fonctionnement est assuré par les contributions des propriétaires de cargaisons entrant dans les ports canadiens. On peut recourir à cette caisse pour compenser tous les dommages encourus et qui, pour une raison ou pour une autre, ne peuvent être couverts au premier niveau.

Telle est la portée du bill, Monsieur le président, il s'agit d'un plan d'ensemble qui devrait offrir toute la protection que le public exige dans ce domaine.

Devant l'autre comité, notre objection au bill était la suivante: que l'on pourrait faire valoir notre contribution, c'est-à-dire la contribution des propriétaires de cargaisons, d'une façon tout aussi efficace et bien plus équitable si le premier niveau de responsabilité était abandonné et si toutes nos responsabilités étaient prises et notre entière contribution à ces dommages versée au second niveau, c'est-à-dire d'après la Caisse des réclamations de la pollution maritime.

Devant le comité de l'autre Chambre, nous avons abondamment motivé cette position, mais deux de nos arguments, je pense, sont de loin les plus importants et suffisent à l'illustrer. Le premier d'entre eux avançait que le premier niveau de responsabilité, où nous nous trouvons conjointement et solidairement responsables avec le propriétaire de navire et ceci de façon formelle, n'est tout simplement pas nécessaire à la protection du public. D'après la loi, le navire doit s'assurer contre cette perte. Il doit fournir la preuve de cette assurance avant d'être autorisé à entrer dans les eaux canadiennes et, en conséquence, jusqu'au plafond de responsabilité l'assureur du propriétaire de navire paiera tous les dommages. Si des dommages se situent au-delà de ce premier niveau, on peut avoir recours à la Caisse des réclamations de la pollution maritime.

Notre argument est le suivant: faire du propriétaire de la cargaison une personne responsable n'augmente pas d'un sou la protection offerte au public. C'est pourquoi nous affirmons que faire figurer le propriétaire de la cargaison à ce niveau n'est tout simplement pas nécessaire.

En second lieu, nous croyons que c'est une erreur de principe, et la raison en est que si les propriétaires de cargaisons, pour la première fois dans l'histoire, et sans qu'ils soient fautifs, doivent être tenus responsables de ces dommages, le bon sens voudrait qu'ils en soient responsables de façon proportionnelle; c'est-à-dire que les contributions de chacun d'eux devraient être calculées sur la même base que les contributions que l'on suggère de verser à la caisse. Dans la mesure où ils introduisent telles marchandises au Canada, ils devraient être taxés là-dessus et faire des contributions appropriées à la Caisse. Ainsi leur contribution, qui aura un jour ou l'autre une répercussion sur le prix des produits pétroliers au Canada, sera calculée sur une base d'affaires, alors que, s'ils demeurent responsables au premier niveau seulement, les dommages à payer ne dépendront pas de l'envergure de leurs affaires au Canada. Ils dépendront d'un hasard ou d'une coïncidence qui feront que tel jour, alors que les vagues étaient de telle amplitude et le brouillard de telle épaisseur, il est advenu que leur cargaison ait été transportée sur tel navire. Nous affirmons que ceci est un principe qui va à l'encontre du bon sens.

Monsieur le président, telles étaient les deux objections majeures que nous présentions à l'autre comité, et l'on en trouvera un aperçu dans notre dossier à couverture bleue, pour peu que l'on soit curieux.

Ces objections avaient pour conclusion que, tout en reconnaissant notre responsabilité, il nous semblait préférable que cette responsabilité s'exerce dans le cadre de la Caisse, et dans ce cadre seulement. L'autre comité n'a pas accepté cet argument. Quand nous lui avons demandé pourquoi, on nous a fait une seule réponse, à savoir qu'apparemment il y avait quelque vraisemblance à ce que le propriétaire de cargaisons, s'il était constitué conjointement et solidairement responsable au premier niveau, se montre de quelque façon indéfinissable plus circonspect dans le choix des navires qu'il affrèterait, et d'après cet argument, l'intérêt public serait servi du fait que des navires de plus gros tonnage sillonnaient nos eaux.

Je n'entrerai pas dans le détail de nos commentaires sur ce point. Qu'il suffise de dire que c'est ignorer l'aspect pratique du marché mondial d'affrètement. Cela ne fonctionne malheureusement pas de cette façon. Toutefois, comme je l'ai dit au début, nous ne sommes pas ici pour reprendre toute l'argumentation exposée devant l'autre comité. Nous avons deux arguments d'après lesquels le présent bill devrait être encore plus remanié si l'on veut qu'il soit appliqué à bon escient et avec équité tel qu'il a été adopté.

La documentation que vous avez sous les yeux comporte un bref mémoire que nous avons préparé. Il n'a pas la prétention d'être un dossier complet ni une recommandation; c'est tout simplement un aide-mémoire, et j'y ai ajouté les deux propositions d'amendements que je vous soumettrai, et c'est avec au moins autant de modestie que M. Brisset que je vous communique le texte de ces amendements. Je ne vous les soumet pas avec l'idée qu'ils pourraient être inclus textuellement dans le statut, mais simplement pour montrer quelle est notre pensée et quelle en serait la portée.

Monsieur le président, dans le but d'épargner du temps au comité en lisant ces amendements pour qu'ils soient versés au procès-verbal, je vous demanderais de bien vouloir faire en sorte qu'ils soient imprimés en marge du procès-verbal.

Le Président: Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

M. Lewtas: Monsieur le président, la première recommandation spécifique peut s'énoncer comme suit: un propriétaire de cargaison qui doit payer des dommages pour ce genre de pollution devrait avoir droit à un remboursement de la part du propriétaire du navire qui a transporté la cargaison. J'ai discuté de cette question avec M. Macgillivray et lui, évidemment, est ici pour parler en son propre nom; mais quand nous nous sommes séparés, j'ai eu la nette impression qu'il croyait que la véritable portée du bill, quand celui-ci a quitté l'autre comité, consistait à préserver le recours dont le propriétaire de la cargaison peut se prévaloir contre le propriétaire du navire. Malheureusement, les termes du statut qui sont censés viser cela me semblent tout à fait inadéquats. Ces termes figurent au bas de la page 13 du bill et forment les cinq dernières lignes du paragraphe (1) de l'article 744. Ils se lisent comme suit:

et rien dans la présente Partie ne doit être interprété comme limitant ou restreignant tout droit de recours qu'une personne responsable en application de l'article 743 peut avoir contre une autre personne.

Le problème qui se pose ici est le suivant: un propriétaire de cargaison n'a aucun droit de recours contre un propriétaire de navire dans ce type de responsabilité et, en conséquence, si le propriétaire de cargaison doit acquérir ce droit, il faudrait qu'on le lui donne

précisément. Le premier amendement que j'ai inclus sous le titre de Programme A dans l'aide-mémoire que je vous ai remis, vise à rendre effectif ce droit de recours.

Le sénateur Burchill: Je vous demande pardon, est-ce que son contrat ou bien son contrat d'affrètement ne couvrirait pas ce point?

M. Lewtas: En fait, les contrats d'affrètement couvrent ce point d'une façon exactement contraire. J'aimerais parler de cela plus tard, si possible, car je pense que cela entrera mieux dans le contexte plus tard.

A propos du droit de recours proposé, monsieur le président, j'aimerais faire les remarques suivantes: en premier lieu, comme je l'ai déjà dit, le propriétaire de cargaison a été laissé au premier niveau de responsabilité dans le seul but de protéger le public, et ceci en incitant le propriétaire de cargaison à se montrer plus circonspect dans le choix du navire. Et peut-être, si vous voulez, pour qu'il soit plus facile au public de faire valoir les dommages qu'il pourrait subir. Cependant, une fois que le propriétaire de cargaison a effectué le paiement à l'individu qui a subi des dommages, le but de ce bill est atteint. On en revient alors à des rapports semblables à ceux qui existaient entre le propriétaire de la cargaison et celui du navire; et comme je l'ai mentionné au début, les rapports traditionnels et historiques entre ces deux parties sont équitables en ce sens que, une fois que le propriétaire de cargaison a remis son chargement au transporteur, là devrait s'arrêter sa responsabilité dans un voyage qu'il ne contrôle plus.

Le droit de recours dont nous parlons devrait, de ce point de vue, être un droit de recours entièrement indépendant du fait que le propriétaire du navire soit fautif ou non en causant le préjudice ou du fait qu'il soit responsable ou non en vertu de la responsabilité absolue imposée par le bill. La raison en est que, lorsqu'on a atteint l'objectif du bill en protégeant le public, une fois de plus, il n'y a absolument aucune raison pour qu'un propriétaire de cargaison passif ait à endosser la moindre responsabilité lors d'un transport. Et ceci monsieur le président, ne se répercute pas l'aspect économique du transport. Une fois de plus, le propriétaire du navire est assuré contre ce risque même. La preuve en est que le statut l'enjoint d'afficher un certificat d'assurance, et que le montant de cette assurance est compris dans le prix de location qu'il nous facture. En fait, si cela se passait de façon inverse, et si notre droit de recours dépendait de la preuve que nous ferions de sa négligence, alors il serait nécessaire que les propriétaires de cargaisons couvrent ce risque avec leur propre assurance, et nous ne voyons vraiment pas que cela puisse aider qui que ce soit, parce que c'est le même risque, et que tout ce que nous ferions serait de le couvrir deux fois, et nous enrichirions les compagnies d'assurances aux frais des usagers de produits pétroliers au Canada. C'est la raison pour laquelle nous demandons avec insistance que ce droit de recours ne soit pas seulement énoncé, mais que ce soit un droit acquis automatiquement sur le propriétaire de navire.

Pour en revenir à ce que vous disiez, monsieur le sénateur, il doit y avoir une clause dans tout amendement de ce genre qui annule les contrats d'affrètement existants. Dans un grand nombre de cas, les compagnies pétrolières affrètent les navires sous contrat à long terme. Ces contrats ont tous été signés sans considération pour l'éventualité d'une législation aussi radicale. C'est pourquoi ils comportent d'importantes clauses justificatives par lesquelles le propriétaire de la cargaison abandonne pratiquement tout motif

d'action qu'il pourrait entreprendre contre le propriétaire du navire; il serait impossible, bien sûr, de négocier à nouveau ces contrats, et certains peuvent courir encore dix ou quinze ans. De ce fait, nous demandons que la clause spécifique qui nous donne un droit de recours contre le propriétaire du navire annule ces clauses des contrats actuellement en vigueur.

Monsieur le président, pour conclure ce premier point, nous demandons qu'un droit de recours spécifique soit donné aux propriétaires de cargaisons par un nouveau paragraphe (6) de l'article 744, paragraphe dont nous vous avons suggéré le texte. Nous demandons que ce droit de recours soit indépendant de toute faute de la part du navire ou du propriétaire du navire, et nous demandons que soit expressément spécifiée l'annulation des contrats d'affrètement et autres contrats en vigueur entre les propriétaires de cargaisons et ceux des navires.

Ceci m'amène à ma seconde proposition en rapport avec le bill relativement au paragraphe (4) de la clause 744, où se trouve exposée l'idée de limitation de la responsabilité. Comme vous le savez, et comme M. Brisset l'a déjà dit ce matin, il s'agit d'un concept particulier à la loi maritime. Ce n'est pas le même principe que celui de la responsabilité du maître par rapport aux actes d'un serviteur; c'est un principe spécial, d'après lequel, même s'il n'y a eu aucune faute ou complicité réelles de la part du propriétaire d'un navire dans un accident quel qu'il soit, la responsabilité maximale de celui-ci dans un tel accident ne dépassera pas certaines limites fixées. Les termes "faute ou complicité réelles" ont été exprimés en toutes lettres dans bien des cas de juridiction maritime, et l'on peut les résumer en disant que les limites de responsabilité peuvent être invoquées quand il n'y a eu aucun motif de blâmer personnellement le propriétaire du navire.

Par exemple, il peut y avoir négligence de la part du maître, mais s'il n'y a, dans le comportement du propriétaire ou à sa connaissance, rien qui ait pu l'inciter à suspecter qu'une telle négligence se soit produite, il peut invoquer alors les limites de sa responsabilité. Le bill étend cet ancien principe à une nouvelle responsabilité absolue qu'il impose.

Selon notre point de vue, ce bill tel qu'il est rédigé présentement a pour effet tout simplement outrageant de faire dépendre la responsabilité du propriétaire de cargaison, de la possibilité qu'a le propriétaire de navire de limiter sa responsabilité. Tout dépendra ainsi du comportement personnel de certains individus dont le propriétaire de la cargaison ne sait presque jamais rien et sur la conduite desquels il n'a certainement jamais aucun contrôle. Par exemple, si un navire de 50,000 tonnes perd sa cargaison de pétrole, la limite de responsabilité normale s'éleverait environ à six millions et demi de dollars. De nos jours, ce navire va être la propriété d'une corporation, et si l'un des directeurs de cette corporation ou l'un quelconque des principaux responsables ou des employés se trouvent coupables de savoir à part soi que par exemple le commandant aime s'enivrer plus que de raison, ou que quelque pièce présente une défektivité dont il juge la réparation trop coûteuse et si, en conséquence de cela, un désastre se produit, la responsabilité du propriétaire de cargaison devient illimitée. Cela suffirait à acculer certaines compagnies pétrolières à la faillite. Il en résulterait cela, même si le propriétaire de la cargaison ne savait pas et n'avait aucun moyen de savoir qui étaient tous ces directeurs, responsables ou employés, ou quels renseignements ils possédaient, et sans tenir compte du fait que ces renseignements auraient pu être obtenus par

eux longtemps après que le contrat ait été signé et, en conséquence, longtemps après que le propriétaire de la cargaison ait perdu quelque droit que ce soit de résilier son contrat.

Le sénateur Rattenbury: Pour aller plus loin dans cette voie, auriez-vous l'intention de mentionner le véritable propriétaire du navire, qui peut être une compagnie d'assurances ou n'importe qui d'autre, en l'opposant au commandant du navire?

M. Lewtas: Monsieur le sénateur, je préfère considérer cette question d'après le principe que nous nous occupons des responsables directs: d'abord, le propriétaire d'un navire; ensuite, le propriétaire de la cargaison; et . . .

Le sénateur Rattenbury: Mais dans bien des cas il y a trois parties.

M. Lewtas: J'étais sur le point d'expliquer cela, monsieur. Nous n'ignorons pas que le côté économique de la question est tel que les assureurs constituent une partie réellement considérable dans une entreprise maritime, mais nous pensons que, si nous répartissons les responsabilités directes des parties, alors la responsabilité qu'a la compagnie d'assurances d'indemniser ces parties suivra. Et si nous répartissons correctement les responsabilités de base, la compagnie d'assurances se retrouve avec une obligation équitable d'indemniser.

Le sénateur McElman: Vous avez fait mention d'une base de 50,000 tonneaux correspondant à six millions et demi de dollars de dommages.

M. Lewtas: C'est exact.

Le sénateur McElman: Cela augmenterait-il proportionnellement? S'ensuivrait-il qu'un navire de 200,000 tonneaux, ce qui est courant aujourd'hui, correspondrait à vingt-six millions de dollars?

M. Lewtas: Non, parce qu'on a fixé le maximum à quatorze millions de dollars. Mais vous avez parfaitement raison en ce sens qu'avant d'atteindre ces quatorze millions de dollars, le chiffre augmente puisqu'il est calculé par tonneau.

Pour conclure, la clause en question telle que nous la voyons est tout simplement une injustice. Encore une fois, il n'est absolument pas nécessaire d'augmenter la portée du bill, puisque nous avons établi que ce montant sera réglé, jusqu'à la limite de responsabilité, par l'assureur du navire, et que tout montant additionnel sera payable par la caisse des réclamations de la pollution, fonds qui, de l'avis des compagnies pétrolières, est le moyen le plus équitable et le plus efficace d'apporter leur contribution à ce problème crucial.

Ainsi, en conclusion, je vous ai présenté une proposition d'amendement au paragraphe (4) de l'article 744, qui donnerait la possibilité à une partie qui ne s'est rendue coupable d'aucune faute ni de complexité réelles, de limiter sa responsabilité comme il convient.

Monsieur le président, pour résumer nos soumissions de ce matin, nous acceptons, comme je l'ai déjà dit, le principe de responsabilité. Nous tenons à souligner que, dans une entreprise privée, dans une économie comme la nôtre, qui fonctionnent grâce au jeu de la concurrence, les moindres frais additionnels entrent inévitablement en ligne de compte dans l'établissement des prix, et nous avons affaire à un produit que les gens consomment sur une grande échelle au Canada. C'est pourquoi nous espérons que les

objectifs légitimes du bill seront atteints sans nous imposer des frais doubles et sans utilité dans l'exploitation de notre industrie. Nous croyons que la Caisse des réclamations de la pollution maritime est le meilleur moyen d'atteindre ce but. Si, malgré tout, nous devons continuer à être liés par ce qu'on appelle le premier niveau de responsabilité, nous faisons remarquer modestement que les deux modifications que nous avons suggérées sont nécessaires pour éviter des frais supplémentaires inutiles et une large part d'injustice dans ce bill.

Le président suppléant: Merci, Monsieur Lewtas.

Le sénateur Flynn: J'ai une question à poser au témoin en vue d'obtenir des éclaircissements. En ce qui concerne le premier niveau de responsabilité qui est imposé sur la cargaison, s'il était maintenu tel quel dans le bill, comment y feriez-vous face? Par le moyen des assurances, je suppose.

M. Lewtas: Dans la mesure où nous pourrions nous assurer, nous le ferions, sénateur.

Le sénateur Flynn: Estimez-vous que le coût de cette assurance serait plus élevé que la contribution que vous verseriez à la Caisse, dans le cas où cette responsabilité au premier niveau disparaîtrait?

M. Lewtas: Je ne le pense pas, monsieur, car nous considérerions que ce serait un redoublement de nos versements à la Caisse.

Le sénateur Flynn: Espérez-vous des gains substantiels en fin de compte, si cette responsabilité au premier niveau disparaissait?

M. Lewtas: Oui. Notre position sur ce point est la suivante: au premier niveau de responsabilité, il est inhérent à la structure de ce bill que tous les frais qu'il entraînera seront défrayés par les assureurs des propriétaires de navires. Il s'ensuivra un gain.

Le sénateur Flynn: Avec la limitation.

M. Lewtas: Oui, c'est vrai, mais au premier niveau de responsabilité, notre propre responsabilité est censée être limitée dans la plupart des cas, je l'espère, et la Caisse, même dans le cadre du bill tel qu'il est actuellement rédigé, est disponible pour des sommes dues au-delà de la limite de responsabilité à ce premier niveau.

Le sénateur Bourget: Croyez-vous que cette formule soit suffisante? Je lis quelque part dans le bill qu'elle s'élèvera à trois millions et demi pour la première année. Pensez-vous que ce serait suffisant pour faire face aux frais supplémentaires dus à la responsabilité?

M. Lewtas: Sur ce point, sénateur, le problème est que vous pourriez, je suppose, avancer comme argument d'ordre technique qu'une catastrophe pourrait se chiffrer à 200 millions de dollars. Nous souhaiterions qu'en temps utile la Caisse soit constituée de façon à couvrir tous les désastres. Je pense que les statistiques indiquent qu'il est arrivé peu ou pas de désastres où l'on n'aurait pas pu satisfaire à toutes les réclamations, si l'on avait ajouté ce montant à la responsabilité limitée des navires au premier niveau.

Le sénateur Flynn: Sur le second point, il me semble que, si le propriétaire de navire est responsable, vous avez un droit de recours contre lui. Que vous puissiez y arriver, c'est une autre affaire, mais en principe, il me semble que si vous avez ce recours, il n'est pas nécessaire qu'il soit plus explicite qu'il ne l'est dans ce bill. Quand

vous êtes solidairement responsable, comme vous l'êtes entre les deux, envers des tierces parties, si l'un commet une faute, elle est responsable envers les autres.

M. Lewtas: Nous ne sommes pas du tout sûrs de cela. Nous sommes en train d'étudier ce point très soigneusement.

Le sénateur Flynn: Je n'ai aucun doute là-dessus, et je ne crois pas que personne soutiendrait le contraire en droit. C'est comme la responsabilité qui lie l'architecte et l'entrepreneur. Si l'un est tenu de payer des dommages à cause d'une faute commise par l'autre, le premier peut se faire dédommager par le second. Cela me semble clair. Le problème, c'est que vous voudriez pouvoir vous faire dédommager par l'armateur même quand aucune faute ne peut lui être imputée. Pouvez-vous représenter un cas où il n'y aurait pas de faute du tout, ou pas de faute qui tomberait sous le coup de l'article 744 et qui donnerait lieu à un recours contre une tierce partie?

M. Lewtas: Votre question comporte deux aspects. Il s'agit d'abord de savoir s'il y a un droit de recours. Nous avons étudié la chose très attentivement et nous en sommes venus à la conclusion que, bien que le droit, en général, corresponde à ce que vous dites, la question qui est ici soulevée est une obligation inconditionnelle imposée par le Parlement à deux personnes. Nous ne connaissons pas de précédent à une situation de cette nature, et nous craignons que, si un affréteur essaie, faute d'une disposition spécifique, de faire une réclamation contre un armateur, une défense heureuse consisterait à invoquer le fait que le Parlement, dans sa sagesse, impose une obligation inconditionnelle à tous deux, que cela ne dépend d'aucune des deux parties et que, par conséquent, il n'y a pas de droit de recours.

Ce doute suffit quant à nous pour que nous affirmions alors que, lorsqu'il y a lieu de supprimer toute ambiguïté, il est prudent d'effectuer cette suppression.

Le sénateur Flynn: Avons-nous établi le principe que c'est un risque partagé entre un armateur et un affréteur, compte tenu de la nature dangereuse de la cargaison, et qu'il y a une responsabilité solidaire envers le public? Je ne peux pas voir comment votre recours sera fondé contre un armateur si vous n'êtes pas en mesure de prouver une faute ou une négligence de sa part.

M. Lewtas: Tout ce à quoi je vise, c'est d'aborder la question sous un angle essentiellement pratique. Tel que je l'ai démontré, cette loi perturbe nos relations traditionnelles.

Le sénateur Flynn: Je sais, mais elle se retrouve dans d'autres domaines où chacun est responsable, où chaque partie peut exercer un recours et où l'un peut avoir à répondre de sa négligence.

M. Lewtas: Ce n'est pas tout à fait où je veux en venir. Je dis que les risques maritimes ont derrière eux un long passé et qu'une certaine attitude a été adoptée à leur égard. Ce qui arrivait, c'est que l'armateur assumait la responsabilité envers les tierces parties après s'être adressé traditionnellement à un client de M. Brisset pour être certain qu'il était assuré comme il faut contre tout risque.

Je dis que tout ce remue-ménage pour rendre aussi le propriétaire de cargaison responsable sans lui accorder un droit de recours automatique n'ajoute rien. Ce n'est qu'ajouter des frais supplémentaires à un risque maritime.

Le sénateur Flynn: Nous parlons de cargaison dangereuse, ce qui constitue un événement plutôt nouveau dans l'histoire maritime. Les désastres que nous avons connus ces dernières années étaient une chose inconcevable il y a cinquante ans.

M. Lewtas: Nous ne sommes pas ici pour affirmer qu'à titre de propriétaires de cargaison dangereuse nous n'avons pas de responsabilité. Nous disons que comme tels nous sommes prêts à être classés au nombre de ceux que les gens vont poursuivre. Dire que nous ne pouvons pas avoir un droit de recours équivaut simplement à exiger une assurance supplémentaire pour un risque qui est déjà assuré.

Le sénateur Flynn: Je reconnais que vous devriez avoir un droit de recours quand la faute incombe à l'armateur, mais quand ce n'est pas sa faute, vous pouvez poursuivre la personne qui a pu se rendre coupable de négligence.

M. Lewtas: Si nous faisons seulement dépendre notre droit de sa négligence, nous ajoutons des frais supplémentaires. Ces frais supplémentaires vont peser sur l'affréteur et vont éventuellement se refléter sur le coût des opérations commerciales.

Le sénateur Langlois: N'auriez-vous pas les mêmes frais supplémentaires? La prime d'assurance n'augmenterait-elle pas?

M. Lewtas: Personne ne peut pénétrer la pensée hermétique d'un assureur. Je me risquerai cependant à dire que l'assureur qui va entrevoir la possibilité accrue de ce genre et à qui on va demander d'assurer l'affréteur tiendra à s'assurer qu'il a en main la prime nécessaire pour couvrir chaque risque inhérent à cette perte. Le simple fait que l'affréteur pourra y contribuer ne diminuera pas cette prime.

Le sénateur Langlois: Mais l'étendue du risque est la même. Que les pertes soient payées par l'armateur ou par l'affréteur ne change pas l'étendue du risque et l'assureur va être appelé à couvrir le risque maximum. Que le paiement soit effectué par l'un ou par l'autre n'a pas d'importance.

M. Lewtas: L'honorable sénateur en vient à mon point de vue. Que ce soit payé par l'un ou par l'autre n'a pas d'importance. Mais pourquoi serions-nous aussi responsables si nous n'avons pas le droit de recours automatique? Si nous n'avons pas ce droit, les compagnies d'assurances vont dire: «Si vous voulez que nous couvrions ce risque, cela va vous coûter plus cher», et nous avons déjà couvert le risque entier en assurant le navire.

Le sénateur Langlois: Vous n'avez pas expliqué comment le taux de la prime va monter si vous n'avez pas ce droit de recours. En fin de compte, vous ne m'avez pas donné une réponse satisfaisante.

M. Lewtas: Alors est-il important que je m'exécute. Si le propriétaire de cargaison n'est pas du tout responsable, une certaine prime sera exigée de l'armateur. Si une responsabilité de plus pèse sur l'affréteur, et si ce n'est qu'à certaines conditions qu'il peut exercer un recours contre l'armateur, alors quand il cherchera à s'assurer, le taux de cette assurance va monter d'une façon appréciable. Cela ne veut pas dire, cependant, qu'il va y avoir une diminution correspondante de la prime exigée de l'armateur.

Le sénateur Rattenbury: Ce principe est établi depuis longtemps dans l'industrie de la construction où l'entrepreneur et le sous-traitant sont tous deux assurés.

M. Lewtas: C'est une assurance qui fait double emploi.

Le président suppléant: Merci, M. Lewtas. Nous allons maintenant entendre M. Galipeault, qui sera suivi de M. Langelier. Comme je l'ai dit tout à l'heure, M. Galipeault représente *Texaco Canada Limited*.

M. A. Galipeault, conseiller juridique, Compagnie Texaco du Canada Limitée: Monsieur le président, honorables sénateurs, mon intervention ce matin sera très brève, car le témoin qui m'a précédé a, de son propre aveu, énoncé dans son témoignage, les principes soumis par les compagnies pétrolières à la Chambre des communes. De fait, vous avez devant vous, le mémoire présenté par l'Association pétrolière pour la conservation de l'environnement canadien, et la compagnie Texaco du Canada Limitée a fait connaître, par ce mémoire, ses vues sur le problème. Dans les circonstances, je n'utiliserai pas indûment le temps du comité pour résumer en détail les principes soumis à la Chambre des communes. Qu'il me suffise de dire, cependant, que notre compagnie supporte entièrement les recommandations et les suggestions comprises dans ce mémoire.

Nous partageons les objectifs du projet de loi C-2, et même le principe de compensation totale. Toutefois, nous sommes, en principe, en désaccord avec les méthodes suggérées. Notre compagnie, comme celle qui m'a précédé ici, est opposée au principe de responsabilité conjointe et solidaire du propriétaire de navire et du propriétaire de la cargaison. C'est là, comme vous le constatez, une des objections principales soulevées dans le mémoire qui est devant vous. Il s'agit, en effet, d'un concept radicalement innovateur dans le domaine de la responsabilité civile, qui est, — nous soumettons, — faux en principe, car le propriétaire de la cargaison, qui n'a aucun contrôle du choix du personnel naviguant, ni sur la conduite du navire, est malgré tout tenu, conjointement et solidairement, responsable avec le propriétaire du navire qui, lui, cependant, exerce le contrôle. Ce concept, tel que mentionné par M. Lewtas, est assez erroné et, en principe, n'est pas nécessaire, parce que d'autres provisions du projet de loi assurent que les dommages causés par un désastre seront dûment comblés.

Nous supportons les amendements présentés par M. Lewtas au nom de Imperial Oil Limited. Je crois que le seul fait qu'il y a une discussion entre deux avocats, qui semblent d'une opinion différente sur l'interprétation de l'article pourrait, jusqu'à un certain point, justifier que l'article devrait être un peu plus clair afin de permettre ce droit de recouvrement du propriétaire de la cargaison contre le propriétaire du navire.

Je n'ai, malheureusement, pas eu le temps d'étudier en détail l'amendement de M. Lewtas, et je peux difficilement me prononcer quant à ce droit, si le propriétaire du navire n'était pas en faute.

Je tiens, cependant, à référer le comité au sous-paragraphe (b) du paragraphe 1, de la section 744, et tout particulièrement aux exceptions qui sont mentionnées à l'item (i) (1). Selon cet article 744, une personne n'est pas responsable, en application de l'article 743, lorsqu'il est établi que le déversement du polluant, qui engage la responsabilité a résulté en totalité, — et là je cite le paragraphe (i):

Un acte de guerre, d'hostilité, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel inévitable.

Vous remarquerez que le texte français arrête après le mot «inévitable», alors que le texte anglais mentionne aussi «le caractère irrésistible», nonobstant le fait qu'il est peut-être difficile d'imaginer un phénomène naturel qui pourrait cumuler tous ces qualificatifs à la fois, ce texte vient de la convention de droit international, de droit civil discuté à Bruxelles. Je crois, cependant, qu'un amendement serait nécessaire afin de rendre le texte français conforme au texte anglais.

Le sénateur Flynn: Est-ce que vous suggérez que l'on en fasse l'expression «un cas fortuit»?

M. Galipeault: «Un cas fortuit», oui. Je crois que la traduction française est «irrésistible».

Le sénateur Flynn: Je ne sais pas si c'est là la définition du «cas fortuit» dans le texte anglais?

Le sénateur Langlois: En ajoutant «irrésistible».

M. Galipeault: En ajoutant «irrésistible», je crois que ça serait parfait.

De plus, nous soumettons que le sous-paragraphe (b), du même article 744, pourrait être quelque peu amendé, car nous croyons que, non seulement, ces exceptions devraient s'appliquer lorsque la responsabilité résulte en totalité de celle-ci, mais aussi si la responsabilité en résulte seulement en partie. Tout au moins le projet ne devrait pas demeurer silencieux en cas de responsabilité partielle. Encore là, si nous référons au texte de la convention de droit civil discutée à Bruxelles, il diffère quelque peu du texte que nous retrouvons ici. Aux items (ii) et (iii) il est identique.

Me référant, maintenant, à la proposition selon laquelle, en-dessus de cette responsabilité conjointe et solidaire, auprès des victimes des dommages causés par la pollution, toutes les compagnies devraient contribuer dans un fonds d'indemnisation, lequel servirait à compléter l'indemnité de ces victimes au cas de limitation de responsabilité ou d'insuffisance de fonds. Notre compagnie préfère cette méthode, et, tel que mentionné précédemment par M. Lewtas, nous croyons qu'elle devrait se substituer au premier niveau de responsabilité et non pas lui être cumulatif.

Nous croyons, cependant, que, actuellement, les fonds internationaux, ceux qui sont en existence ou qui deviendront bientôt en opération, des fonds tels que TOVALOP, mentionné par M. Brisset, auparavant, pourraient être actuellement une protection adéquate, en attendant un fonds international, qui est actuellement en train d'être discuté, et que, nonobstant le fait que ces fonds, TOVALOP et CRISTAL, sont fondés sur un principe de base de contribution volontaire, on peut argumenter à l'effet qu'il serait impossible de forcer le fonds devant une cour de justice pour un paiement quelconque.

Monsieur le président, notre compagnie était heureuse de constater que les officiels du ministère des Transports ont manifesté leur intention de discuter avec l'industrie des règlements qui seraient émis en vertu du présent projet de loi, nous voulons réitérer ici la contribution qu'une compagnie pourrait faire si le département le désire.

Monsieur le président, ce sont là les seules remarques que je voulais faire. Je crois qu'il n'est pas nécessaire que je discute en détail le mémoire qui est devant vous, car M. Lewtas a déjà couvert la plupart de ces points.

Le président suppléant: Merci, monsieur Galipeault.

A moins que les honorables sénateurs n'aient des questions ou des points à soulever à ce stade-ci, je pense que nous pouvons passer à M. Langelier, représentant la *British Petroleum Oil*.

Le sénateur Flynn: C'est un peu dans le même sens?

Le président: Dans le même sens, c'est pour ça qu'il serait peut-être préférable de suivre avec M. Langelier.

M. Langelier, Q.C., British Petroleum Oil Limited: Monsieur le président et honorables sénateurs, alors que nous avons pris part au mémoire PACE qui a été lu à la Chambre des communes, je témoigne ce matin au nom de la *British Oil Limited*, affréteurs, puisque que Pace, si je comprends bien, ne peut pas témoigner devant vous aujourd'hui, faute de temps. Tandis que je suis d'accord avec le principe de quelques-uns des exposés que vous avez entendus aujourd'hui, ceux de MM. Lewtas et Galipeault, et j'aime à croire que j'éviterai les redondances, je vais soulever d'autres questions qui peuvent présenter de l'intérêt pour votre Comité.

Le président suppléant: Avant que vous ne commenciez, monsieur Langelier, peut-être l'exposé que vous avez soumis et distribué devrait-il être annexé au compte rendu des débats d'aujourd'hui. Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

M. Langelier: Il y aura quelques changements en cours d'exposé, monsieur le président.

Le président suppléant: Les changements seront notés.

M. Langelier: Honorables sénateurs, je vous prierai de m'accorder votre indulgence et votre compréhension si je ne puis vous remettre ce matin le texte français des remarques que je vais vous adresser. Vu le temps imparti, qui était très peu, et que le texte ne m'a été remis que très tard hier soir, je n'ai pas pu procéder à la traduction, mais si c'est le vœu de votre comité que ce texte soit traduit, je me ferai un devoir de vous le remettre.

Honorables sénateurs, puis-je attirer maintenant votre attention sur le texte de mes remarques que vous avez devant vous et que j'ai l'intention de suivre d'assez près.

En vertu des dispositions des articles 743 et 744 du Bill C-2, lors de chaque incident isolé, les propriétaires des cargaisons peuvent être tenus responsables jusqu'à concurrence de 14 millions de dollars pour la compensation des dépenses et frais divers, y compris tous les

dommages et pertes réels subis par Sa Majesté ou par toute autre personne et provoqués par le déversement d'un polluant et qui ne peuvent être imputés à une omission ni à une négligence intentionnelle de la part du navire; et ils pourraient être tenus responsables d'un montant illimité dans le cas d'une omission ou d'une négligence intentionnelle.

Nous estimons que l'on commet non seulement une injustice grave en imposant au propriétaire de la cargaison une responsabilité aussi lourde—et j'ajoute que dans la Convention de Bruxelles dont vous avez entendu parler ce matin et dans le *U. S. Water Quality Improvements Act* le fardeau de la responsabilité repose uniquement sur l'armateur. Nous affirmons aussi que celui-ci se trouvera effectivement dans l'impossibilité de s'assurer pour ces montants illimités, étant donné surtout que les propriétaires de navires eux-mêmes seront de toute façon incapables de se faire couvrir par une assurance de ce genre. Nous nous permettons, incidemment, de nous référer à la déclaration faite le 24 novembre 1970, devant le Comité spécial de la pollution et de l'environnement de la Chambre des communes, par le représentant du «London Group of Protection and Indemnity Associations» dont voici un extrait:

«... Nous répétons que la capacité du marché de l'assurance mondiale en regard des risques de responsabilité pour dommage dû à la pollution est limitée, en tant que chaque navire, chaque accident ou incident, est concerné, à la somme approximative de \$14,000,000.00 U.S. . . . Par conséquent le projet de loi Bill C-2, tel qu'il se lit, et même s'il était le seul, crée des risques de responsabilité qui ne peuvent être entièrement assurés.»

Les honorables sénateurs se rappellent peut-être le témoignage de M.P.N. Miller, de Londres, appelé comme témoin spécial devant votre Comité permanent des Transports et communications le 27 février 1969 qui déclarait sans équivoque ce qui suit:

«Monsieur, M. Shearer poursuit sa déclaration en affirmant que si cette loi imposait une responsabilité illimitée à l'armateur, celui-ci ne pourrait pas se faire assurer. Quant à notre groupe, nous estimons que le propriétaire du navire ne pourrait se faire assurer pour des risques dépassant les montants que notre groupe et nos réassureurs peuvent couvrir. Ce chiffre peut varier entre 10 et 15 millions de dollars environ, mais au-delà de ce chiffre, le propriétaire du navire ne serait plus assuré, alors que, dans sa version actuelle, votre bill impose une responsabilité illimitée à l'armateur.»

M. Miller déclare plus loin:

«Or toute législation relative à la pollution provoqué par des hydrocarbures va imposer un fardeau supplémentaire. Je suis courtier de ce groupe très important et je le représente ici aujourd'hui. Notre groupe a mené des études très poussées au sein des marchés d'assurance du monde entier et il a déterminé quels sont les montants supplémentaires que l'on pourrait garantir pour ce risque supplémentaire.»

En nous fondant sur nos études, nous pouvons affirmer avec certitude qu'il y a certains chiffres que ni nous-mêmes ni le marché actuel de l'assurance ne pouvons dépasser. Ces chiffres se situent à la limite d'une responsabilité globale de la

pollution proprement dite, soit une responsabilité supplémentaire qui varie entre 10 et 15 millions de dollars ou entre 71 et 100 dollars par tonne brute.

«Ce n'est pas parce que nous ne voulions pas assurer ce risque. C'est tout simplement parce que nous ne pouvons pas aller au-delà d'un certain chiffre.»

Si malgré les représentations soumises par le marché mondial de l'assurance, vous estimez quand même que vous devez tenir les affréteurs individuellement et solidairement responsables des sinistres auxquels se réfère le Bill C-2, et ce, en dépit des diverses objections soulevées contre le concept radical qui consiste à faire supporter la responsabilité par une cargaison passive; on devrait prendre des dispositions non équivoques et offrir à l'affréteur le droit de se retourner contre l'armateur lorsqu'il est prouvé que la faute incombe à ce dernier, alors que la rédaction actuelle du dernier alinéa de l'article 744 (1) laisse encore planer un doute sérieux à ce sujet.

Dans leurs déclarations de ce matin, MM. Brisset et Lewtas semblent avoir contribué grandement à clarifier les dispositons de cet article.

Nous accueillons avec satisfaction l'inclusion dans l'alinéa (b) de l'article 744 (1) de certaines limitations de responsabilité inspirées de celles que l'on trouve dans la Convention internationale de 1969 sur la Responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, mais nous soulignons que les propriétaires de navires et les propriétaires des cargaisons ne pourraient que s'élever contre les exceptions en question lorsque le déversement du polluant qui a créé la responsabilité a été entièrement causé par les événements prévus aux alinéas b(i) (ii) et (iii) qui renvoient aux actes ou aux omissions, aux cas fortuits et aux accidents, etc.

Le sénateur Flynn: Pui-je vous interrompre un instant? En ce qui a trait aux sous-alinéa (ii) de l'alinéa b), vous êtes-vous arrêté à penser pourquoi il y est question que l'acte ou l'omission doit être fait dans l'intention de causer un dommage? Je pense qu'il s'agit là d'une expression plutôt surprenante—avec l'intention de causer un dommage? Cela me paraît être un point plutôt faible du principe qui est ici en jeu.

M. Langelier: Je suis tout à fait d'accord avec vous, monsieur. Je proposerais ici que le Comité examine le fait qu'en formulant cette interdiction grâce à une expression comme *résulte en totalité de*—, cela est absolument injuste et que cette interdiction devrait se lire *résulte en partie ou en totalité de*. Autrement, s'il y a un manque de précaution de la part de l'armateur—ne fût-ce que dans un très faible pourcentage, un pour cent, par exemple—le dommage ne serait pas causé *en totalité* par l'autre partie advenant le cas où le gouvernement n'aurait pas, disons, installé toutes les aides à la navigation nécessaires, s'il poursuivait en vertu du sous-alinéa de cet article. Nous croyons donc qu'on devrait, soit supprimer l'expression *en totalité*, soit plutôt lui substituer l'expression *causé en partie ou en totalité par*, et que ceci serait conforme aux principes ordinaires du droit préventif sur des sujets semblables.

Le paragraphe (1) de l'article 745 stipule qu'une preuve de solvabilité doit être fournie par le propriétaire du polluant au ministère des Transports, en plus de l'être à l'armateur qui transporte un tel polluant en vrac à destination ou en provenance de quelque endroit que ce soit au Canada. Nous soutenons que le fait

de faire porter nécessairement la responsabilité sur l'affréteur ou l'exigence pour lui de produire une preuve de solvabilité pour couvrir le même risque que celui de l'armateur n'est pas seulement inéquitable et injuste, mais fait inutilement double emploi.

Nous comprenons que le Canada ne soit pas disposé à attendre que soit conclue une convention internationale satisfaisante sur la responsabilité soulevée par des dommages résultant d'épanchements de produits pétroliers, à cause des délais probables que fera courir sa ratification par les nations maritimes du monde. Nous aurions pensé qu'à cause de sa participation multinationale, une telle convention aurait retenu l'attention de nos législateurs en ce qu'elle aurait grandement diminué les paiements qui devraient être effectués par chaque compagnie et éliminerait les problèmes vexatoires de juridiction et de double emploi. Quoi qu'il en soit, l'industrie mondiale du pétrole manifeste un haut degré de responsabilité en reconnaissant aussi que pendant l'entrée en vigueur de la convention internationale relative à la responsabilité des propriétaires de pétroliers pour les épanchements d'huile et les fonds supplémentaire nanti par les affréteurs, il est non seulement important mais urgent de déterminer les obligations qui peuvent naître de dommage imputables à la pollution à la suite d'épanchements ou de déversements d'huile provenant d'un navire.

La création d'un fonds volontaire de l'industrie pétrolière connu sous le nom de CRISTAL—(texte) Contract Regarding Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution—(traduction) vient d'être annoncé, d'où il s'ensuit que la nouvelle entente des affréteurs élève le montant total de dédommagement pour chaque épanchement distinct d'huile à trente millions de dollars, lesquels peuvent être payés à des individus ou à des corporations, soit publiques soit privées, aussi bien qu'à des gouvernements. Cette entente, qui a été signée par les principales compagnies pétrolières du monde, va devenir effective dans quelques jours, soit le premier avril 1971. Elle complète les fonds déjà existants et fonctionnant sous le nom de TOVALOP—(Texte) Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution. (Traduction) Ces deux fonds comptent parmi leurs membres les principaux propriétaires de pétroliers et de compagnies pétrolières du monde.

Nous insistons pour que ces fonds fassent l'objet d'une étude minutieuse, en particulier en ce qui a trait aux avantages qu'ils offrent quant à l'indemnité disponible en vue de réclamations pour des dommages imputables à la pollution jusqu'à concurrence d'un montant global de 30 millions de dollars. C'est au point qu'aucune nécessité ne s'impose, soit de constituer un fonds initial de comptant, soit d'accumuler de nouveaux fonds après qu'une réclamation aura été réglée, et que ce sont des frais substantiellement diminués qui pèseront sur l'économie canadienne.

Nous prétendons que l'industrie pétrolière a relevé le défi auquel il avait à faire face et ne doit pas subir de sanction, comme c'est le cas, en vertu des dispositions du paragraphe (1) de l'article 757. De même, les paiements effectués à la Caisse des réclamations de la pollution maritime doivent être versés seulement—et je dis seulement—par ceux-là qui expédient en vrac des polluants vers le Canada, ou à l'intérieur même de ce pays, comme cargaison d'un navire et qui ne sont pas membres du fonds volontaire CRISTAL.

Si le bill C-2 doit être mis en vigueur—et ceci est terriblement important—CRISTAL ne se portera pas garant des réclamations en dommages imputables à la pollution de la part des Canadiens. Cette situation découle du fait qu'en vertu du paragraphe (B) de l'entente

CRISTAL, l'indemnité disponible est diminuée, notamment, d'un montant équivalant à celui auquel ont droit les personnes qui subissent des dommages à cause de la pollution en vertu d'une loi en vigueur, et du fait que le bill C-2 prévoit essentiellement le droit à une indemnité sans limite versée par l'armateur et/ou l'affréteur et la Caisse de réclamations de la pollution maritime. Le fonds CRISTAL ne sera pas non plus disponible pour rembourser les propriétaires canadiens de cargaison qui peuvent encourir des responsabilités en vertu du bill C-2, puisque le fonds est destiné seulement à servir de garant aux réclamations venant de personnes qui subissent des dommages imputables à la pollution.

Ainsi, l'adoption du bill C-2 sous sa forme actuelle va avoir pour conséquence de priver des personnes au Canada des avantages du fonds CRISTAL et, de fait, signifie que le coût global destiné à prévoir une indemnité à cause d'incidents qui sont de juridiction canadienne devra être supporté par les Canadiens plutôt que de l'être à l'échelle du monde entier.

Nous proposons de plus de prendre des mesures à l'égard des articles 746 à 760 du bill C-2 relativement à la Caisse de réclamations de la pollution maritime pour que ces articles soient décrétés loi à une époque différente de celle où le seront les autres dispositions du bill. Ce faisant, on pourrait retarder l'entrée en vigueur de ces articles pour que le gouvernement du Canada puisse voir le programme CRISTAL à l'œuvre; il pourrait ensuite juger si, en tant que mesure provisoire, ça satisfait aux besoins du Canada en attendant la ratification d'une convention internationale.

Messieurs, voilà les observations que j'avais à faire sur le sujet.

Le président suppléant: Je vous remercie, monsieur Langelier.

Le sénateur Rattenbury: Est-ce que j'ai bien saisi? Le témoin demande-t-il à être exempté de la Loi C-2?

M. Langelier: Non, je propose que l'affréteur soit légalement tenu à verser une somme n'exédant pas \$14 millions, mais il ne devrait pas devoir contribuer à la Caisse des réclamations de la pollution maritime.

Le sénateur Rattenbury: Vous avez toutefois bien souligné que le programme CRISTAL ne serait pas ouvert aux Canadiens si, effectivement, ce projet de loi est adopté.

M. Langelier: C'est exact. L'entente CRISTAL porte que l'institut qui gère la caisse devra verser la somme de \$30 millions. L'entente prévoit qu'on indemniserait toute personne ayant subi des dommages résultant de la pollution à la suite d'un incident particulier, peu importe le nombre de navires qui ont déversé du pétrole; en aucun cas, on ne dépassera la somme de \$30 millions en dollars américains.

Nous avons consulté les rédacteurs du projet CRISTAL qui sont d'avis que, vu les dispositions de responsabilité illimitée que porte le Bill C-2 du Canada, le programme CRISTAL ne couvrira pas les réclamations faites par le Canada. Autrement dit, le Canada sera exclu des dispositions du programme CRISTAL.

Le sénateur McElman: Vous souhaitez qu'on adopte le plafond de \$30 millions du programme CRISTAL sans tenir compte du présent projet de loi; ainsi la somme maximale prévue pour tout déversement serait de \$30 millions?

M. Langelier: Ce n'est pas tout à fait cela. Nous demeurons tenus légalement à 14 millions, mais nous devrions supprimer les disposi-

tions visant la responsabilité illimitée que porte actuellement le projet de loi.

Le sénateur McElman: On aurait ainsi un maximum de \$30 millions, c'est bien cela?

M. Langelier: En effet, probablement pas par l'entremise d'une caisse internationale, mais grâce aux principales sociétés pétrolières du monde, sans toutefois augmenter le prix des produits à la consommation au Canada comme il se produirait si on adoptait le projet de loi actuel.

Le sénateur Rattenbury: Et les autres sociétés qui ne contribuent pas au programme CRISTAL, ne sont-elles pas comprises dans le projet de loi?

M. Langelier: On a défini les polluants en termes très généraux, mais, aux sens de la loi, c'est la société pétrolière qui est coupable. On porte sa contribution maximum à 15 cents le baril sur chaque baril d'huile transporté au Canada; on ajoute qu'il doit aussi en être de même pour les autres navires qui transportent des gaz et autres matières polluantes.

Le sénateur McElman: Il me semble que M. Lewtas a affirmé qu'un seul accident pouvait causer jusqu'à \$200 millions de dégâts. Je ne sais s'il pensait à la Baie de Fundy, mais moi je pense précisément à cette région. Des pétroliers de 200 millions de tonnes y pénètrent régulièrement; si un seul de ces navires faisait naufrage, en plus de polluer nos rives, il anéantirait presque totalement l'un des meilleurs territoires de pêche, perte qui pourrait bien s'élever à \$200 millions. Par comparaison, la somme limite de \$30 millions que vous proposez paraît bien minime. Où prendrait-on le supplément pour indemniser les pêcheurs de leur perte total?

M. Langelier: C'est une excellente question à laquelle on ne peut répondre facilement. Dans sa forme actuelle, la convention internationale n'allouerait que \$30 millions et rien d'autre. On doit se demander si la Caisse des réclamations de la pollution maritime dont les versements n'excèdent pas 15 cents le baril, peut réparer les dommages encourus?

Le sénateur Langlois: Il faudra au moins dix ans avant d'atteindre votre limite de \$30 millions, au rythme de \$3 millions par année.

M. Langelier: Effectivement.

Le président suppléant: Je vous remercie, monsieur Langelier. Messieurs les sénateurs, il est maintenant midi dix. Nous pouvons peut-être poursuivre jusqu'à midi et demie et ensuite lever la séance pour reprendre les délibérations cet après-midi, après l'ajournement des travaux du Sénat. On m'a assuré que ça ne sera probablement pas long et que le Sénat pourra terminer vers 3 heures et demie. Nous pourrions alors nous réunir à nouveau et poursuivre avec les autres témoins.

Je prie le capitaine Hurcomb et M. Burke de nous excuser, mais nous avons un autre représentant d'une société pétrolière, M. J. C. Phillips, avocat-général de la *Gulf Oil Canada Limitée*; il serait peut-être préférable d'entendre M. Phillips tout de suite.

M. Phillips a distribué un exemplaire de son exposé et, si les sénateurs le désirent, nous pourrions l'annexer au compte rendu de nos délibérations. Vous pouvez commencer, monsieur Phillips. Voir la pièce D.

M. J. C. Phillips, avocat, la Gulf Oil Canada Limitée, Toronto: Monsieur le président-suppléant, messieurs les sénateurs, le document que j'ai distribué n'est pas à proprement parler un mémoire. C'est simplement un résumé de notes, portant les aspects dont je voudrais traiter ce matin.

Tout d'abord, afin de situer la position de la société que je représente, je voudrais signaler au Comité que la *Gulf Oil Company* est une société pétrolière intégrée; entre autres, elle s'occupe du raffinage, de la production et du transport par mer et autrement du pétrole brute et de ses produits dérivés.

Pour vous donner un aperçu de nos activités maritimes, au cours de l'année 1970, notre société a transporté sur mer à destination du Canada 23½ millions de barils d'huile brute et de ses produits dérivés. Au cours de la même période, on a transporté le long des côtes canadiennes 12,900,000 barils de ces mêmes produits.

Le sénateur Langlois: Des barils canadiens?

M. Phillips: En effet, en barils canadiens. La *Gulf Canada* ne possède pas de transatlantique; elle n'a qu'un seul bâtiment propre à la navigation intérieure jaugeant 15,500 tonnes. Quant aux cargaisons transportées sur les eaux canadiennes, la *Gulf Canada* en a la propriété. A très peu d'exception près, les achats de produits raffinés et de matières brutes que la *Gulf Canada* effectue à l'extérieur du Canada sont franco bord au port d'embarquement. Ce qui signifie que la *Gulf Canada* acquiert la cargaison au lieu ou au port de chargement et que tous les risques de route lui incombent. Étant donné ces circonstances, il est évident que la société que je représente s'intéresse au Bill C-2, tout d'abord en tant qu'affréteur. C'est pourquoi, les observations que je ferai touchent surtout aux articles 743, 744 et 745 et jusqu'à un certain point à ceux qui traitent de la Caisse des réclamations de la pollution maritime qu'on y propose.

Comme M. Lewtas l'a fait remarquer plus tôt, fondamentalement, le projet de loi repose sur deux concepts de responsabilité juridique qui sont entièrement nouveaux en droit marin, droit maritime ou droit de l'Amirauté. Ce sont de nouvelles conceptions du droit tout court au Canada. Il y a tout d'abord ce qu'on nomme la «responsabilité principale», en vertu de laquelle, dans le projet de loi proposé, indépendamment de leur culpabilité, les affréteurs et les armateurs sont solidairement responsables envers les victimes de la pollution. En plus de cela, il y a la responsabilité seconde: elle oblige les affréteurs à contribuer à la création et au maintien de la caisse de pollution maritime. Cette caisse servira à indemniser la victime de la pollution en sus de ce qu'elle pourra réclamer du propriétaire du navire ou de la cargaison, en vertu des dispositions de responsabilité principale que porte le projet de loi. Il est bien évident, me semble-t-il, et nous en conviendrons tous, que la Loi vise (et c'est dans cet esprit qu'on l'a rédigée) à indemniser totalement les personnes qui ont subi des dommages résultant de la pollution par le pétrole ou de la pollution maritime par l'huile. Qu'il soit bien clair que la société que je représente ne s'oppose pas à ce principe. Qu'il soit tout aussi clair que la méthode proposée dans le projet de loi pour atteindre cet objectif ne nous paraît ni juste, ni équitable, ni même nécessaire.

Tout d'abord, permettez-moi de traiter du problème de la responsabilité principale. La *Gulf Canada* s'oppose à la responsabilité solidaire des affréteurs et des armateurs, telle qu'elle est proposée. M. Lewtas a énoncé brièvement ce matin les raisons pour lesquelles, au nom de son client, il s'y opposait et désavouait cette

méthode d'approche. Si l'on considère le problème sur le plan pratique, historiquement, et en vertu de la présente convention internationale et en vertu de l'actuelle jurisprudence internationale, l'armateur est responsable des dégâts qu'il a causés, sous réserve de certaines limites juridiques. Bref, il a droit de limiter sa responsabilité. En vertu du projet de loi actuel, l'armateur est effectivement responsable, sous réserve de certaines limites juridiques prévues dans le bill, des dégâts, pertes et débours occasionnés par la pollution. Dans certains cas, il ne peut les limiter et, par conséquent, est passible de responsabilité illimitée. Il est maintenant proposé que l'affréteur assume solidairement la même responsabilité que l'armateur. On a déjà souligné ce matin que, sous réserve de certaines limites juridiques, la responsabilité de l'armateur est couverte par l'assurance; on a aussi soulevé le fait que le projet de loi exige spécialement qu'on fasse la preuve de l'assurance et sous une forme qui permette au requérant d'atteindre directement le garant ou l'assureur. Je dois vous poser la question suivante: dans les circonstances, quelle fin se propose-t-on en incluant l'affréteur, surtout si l'on adopte une conception entièrement renouvelée de la responsabilité juridique? Si c'était nécessaire ou si l'on avait de bons motifs de le faire, ce serait différent. Mais, selon nous, il n'y a aucun motif ni aucune nécessité qui y pousse vu que, grâce aux dispositions du projet de loi, en plus de la responsabilité principale, on constituera une caisse destinée à indemniser les victimes de la pollution en sus de ce qu'elles pourront obtenir de l'armateur. Par conséquent, tant qu'on maintiendra le principe d'une caisse sous sa forme actuelle, nous croyons qu'il n'y a absolument aucune raison, aucune nécessité, ni vraiment aucun droit ou équité qui justifie la responsabilité solidaire des affréteurs et des armateurs. Certes, si, malgré l'attitude plutôt hostile qui semble prévaloir jusqu'ici à cet égard, on maintient le principe de la responsabilité solidaire, j'appuierai et j'endosserai pleinement, au nom de la *Gulf Canada*, les modifications qu'a proposées M. Lewtas ce matin, surtout en ce qui a trait au droit de poursuite qu'on devrait accorder à l'affréteur contre l'armateur à l'égard de tout déversement que le premier serait tenu d'effectuer en vertu des dispositions du projet de loi.

En deuxième lieu, j'endosse la modification que M. Lewtas a proposée portant sur la culpabilité ou la «situation d'obligation»; bref, j'appuie les arguments qu'il a mis de l'avant pour justifier cette proposition.

Maintenant, si vous me le permettez, j'aborderai rapidement la question de la caisse de la pollution maritime qui correspond au degré second de responsabilité du propriétaire de la cargaison; j'insiste, en étudiant cette caisse, il faut tenir compte de la responsabilité principale que je m'évertue à vous exposer depuis quelques minutes. Tout d'abord, d'après les dispositions de la Loi, il est clair qu'on peut utiliser la caisse pour réparer les dégâts occasionnés par tout polluant, pétrole ou autre. Selon le projet de loi actuel, les cotisants, à la caisse se recrutent chez les seuls affréteurs d'huile. A notre avis, c'est une injustice à l'égard de l'industrie pétrolière que de constituer une caisse qui, dans la forme actuelle du projet de loi et en l'absence de règles contraires, oblige cette seule industrie à faire les frais des dégâts causés par des polluants de tous genres. A notre avis, il faudrait modifier le projet de loi afin que la caisse ne serve pas à réparer les dommages occasionnés par d'autres polluants que le pétrole tant que les affréteurs de cargaisons autres que l'huile mais jugées polluantes ne seront pas tenus de contribuer à la caisse.

Nous croyons aussi que les exceptions que porte l'article 744, concernant la responsabilité des armateurs devraient s'appliquer strictement à eux et à celle de la caisse même.

Le Bill présente aussi une lacune que nous jugeons grave à cause de ses répercussions sur la caisse: il ne définit pas clairement les déplacements à l'intérieur du pays même. Il me semble que c'est particulièrement important pour l'industrie pétrolière. Je le soutiens pour la raison suivante: par exemple, on peut transporter une cargaison en soute d'un lieu à l'extérieur du Canada jusqu'à, disons, Point Tupper en Nouvelle-Écosse. On l'emmagasine en réservoirs à Point Tupper en Nouvelle-Écosse. On pourra ensuite l'emmener de Point Tupper à Montréal sur un autre navire. On l'entreposera à Montréal. Par la suite, il est possible qu'on la transporte à nouveau en soute de Montréal à Clarkson, en Ontario, qu'on l'emmagasine en réservoirs à Clarkson puis qu'on l'expédie de là à bord d'un bâtiment de servitude afin d'emplit la soute d'autres navires.

Conformément, au projet de loi actuel, aux fins de la caisse, on pourrait prélever un droit maximum de 15¢ la tonne sur le déplacement à Point Tupper, l'imposer encore lorsque le même produit quitte Point Tupper à destination de Montréal et, à nouveau, de Montréal à Clarkson et peut-être même lorsque le bâtiment de servitude va emplir la soute d'autres navires.

Il en est de même pour le pétrole brut. On peut le transporter par navire d'un endroit à l'extérieur du Canada à destination, mettons, d'une raffinerie des Maritimes; à l'arrivée, on prélèvera un droit sur le pétrole brut au profit de la caisse. Le pétrole brut sera raffiné dans les Maritimes et ses produits seront transbordés du lieu de transformation à destination d'autres endroits, peut-être deux ou trois autres, une fois le raffinage terminé. Là encore, en vertu du projet de loi actuel, le même produit est soumis plusieurs fois au même droit. À l'arrivée, lors des transbordements dans différents ports, aux arrêts intermédiaires, comme sur les Grands lacs, par exemple; ces retenues peuvent susciter des problèmes, à moins que le projet de loi ne présente une définition claire et précise des déplacements de produits du genre à l'intérieur du pays.

Nous croyons aussi que le projet de loi devrait fixer un plafond. En bref, sous sa forme actuelle, la Loi porte qu'il faudra contribuer perpétuellement à la caisse; parce qu'on ne tient nul compte de la réalité, on ne plafonne pas la somme totale que la caisse doit accumuler.

Là encore, voilà qui peut être corrigé par l'établissement de règles: sans doute, celles-ci traiteront des détails pratiques de l'administration de la caisse à cet égard. Toutefois, l'expérience a démontré que, dans les circonstances, à moins qu'on ne fixe un plafond quelconque dans le projet de loi même, les règles, prises dans l'ensemble, sont rarement satisfaisantes.

En conséquence, nous demandons avec instance qu'on fixe dans le projet de loi à son stade actuel une somme maximum qui pourra être augmentée et diminuée à la lumière de l'expérience.

En ce qui concerne le plafond, on a déjà soutenu devant le Comité de la Chambre des communes, en se fondant sur l'expérience actuelle que la somme de \$10 millions paraissait suffisante. On m'a appris que le calcul de \$10 millions n'est pas le fruit de l'expérience canadienne, mais qu'au stade actuel, il résulte de l'expérience internationale.

Monsieur le président, la *Gulf Canada* constate avec regret que les dispositions de responsabilité du Bill C-2 ne concordent pas

entièrement avec la Convention de responsabilité de Bruxelles. Nous croyons que c'est particulièrement regrettable vu le progrès manifeste qui a été marqué lors de la création de la Caisse internationale d'indemnisation des dégâts causés par la pollution du pétrole.

Je crois que tous les membres du Comité sont au courant de ces questions c'est pourquoi je ne m'étendrai pas sur le sujet. Je dirai simplement que la caisse qu'on se propose d'établir sera alimentée grâce aux droits prélevés en permanence sur la cargaison; en cas de pollution, elle s'ajoutera à la responsabilité des propriétaires de pétroliers, laquelle peut atteindre \$30 millions par déversement.

On a déjà souligné qu'on mettra la caisse d'indemnisation à la disposition des seuls pays qui ratifieront la Convention. À notre avis, si le Bill C-2 est adopté sous sa forme actuelle, si on crée cette caisse permanente, le Canada ne pourra participer à la caisse tant qu'on n'aura pas retiré ou modifié convenablement ce bill.

Tout comme mes prédécesseurs, je crois qu'il faut aussi rappeler que les sociétés pétrolières internationales ont conclu une entente volontaire connue sous le nom d'entente CRISTAL laquelle, à ce que j'ai compris, entrera en vigueur le 1^{er} avril 1971; en vertu de celle-ci, on indemniserait les victimes de la pollution jusqu'à concurrence de \$30 millions par déversement.

Vu cette entente survenue avant la présentation du Bill C-2, nous croyons qu'il faudrait étudier à nouveau les dispositions de responsabilité du projet de loi, surtout en ce qui a trait à la responsabilité principale, afin d'adapter la Loi proposée au projet de Convention de Bruxelles, pour qu'ils n'entrent pas en conflit quand on adoptera définitivement la convention internationale.

Voilà qui termine les observations que j'avais à faire. Trois messieurs m'accompagnent: M. John Lovering, président du Comité qui étudie les problèmes de l'environnement de la *Gulf*; M. Horace McTavish, directeur du service des transports de la *Gulf*; et M. Fred Atkinson, coordonnateur du contrôle de l'environnement de la *Gulf*. Si c'est nécessaire, ces trois messieurs m'aideront à répondre à vos questions.

Le président suppléant: Messieurs les sénateurs, souhaitez-vous interroger les témoins ou lever la séance et la reprendre après l'ajournement du Sénat?

Le sénateur Flynn: Terminons après la séance du Sénat.

Le président suppléant: Alors levons la séance jusqu'après l'ajournement du Sénat cet après-midi.

À la séance de 4 heures.

Le président suppléant: Messieurs les sénateurs, nous avons maintenant le plaisir d'accueillir le Capitaine P. R. Hurcomb, directeur général de la *Dominion Marine Association*, Ottawa.

Le Capitaine Philip R. Hurcomb, directeur général, la Dominion Marine Association: Monsieur le président et messieurs les sénateurs, la *Dominion Marine Association* représente le transport maritime enregistré du Canada sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent. Elle réunit vingt-deux sociétés. Nous possédons cent soixante navires dont trente-sept pétroliers. Soit dit en passant, cela représente à peu près la seule flotte canadienne enregistrée d'importance, au sens propre du terme. Nous nous livrons à un vaste éventail d'occupations sur la côte ouest, mais ceux que je mentionne représentent les navires enregistrés d'importance au Canada.

Je devrais souligner à ce stade que je parle au nom des armateurs, par opposition aux affréteurs. Certains de nos membres, dont

l'Imperial Oil, la *Shell Oil*, la *Gulf Oil* et la *Texaco* sont évidemment affréteurs et armateurs. Ils ont témoigné en tant qu'affréteurs et, s'il m'arrive de contredire les avis qu'ils ont exprimés, c'est que, de toute évidence, mon propos n'est pas le même.

Monsieur le président, à la suite des très longues délibérations du Comité de la Chambre des communes, on a apporté certaines modifications au projet de loi. La plupart ont été proposées par les divers intérêts que vous avez entendus aujourd'hui.

Ces modifications ont effectivement amélioré le projet de loi; néanmoins, à notre avis, il faudrait encore apporter certaines retouches.

En général, le projet de loi impose certaines obligations onéreuses, particulièrement lourdes pour les propriétaires de navires sur les Grands Lacs; nous ne pouvons nous empêcher de croire qu'elles ne sont peut-être pas tout à fait justifiées par notre situation, vu notre dossier de sécurité et le contexte de nos opérations. Nous nous taisons sur ces aspects du projet de loi. Nous aborderons simplement deux ou trois problèmes principaux.

Tout d'abord, permettez-moi de dire que nous appuyons entièrement les corrections que ce matin M. Brisset a proposé d'apporter à la procédure. Nous appuyons les modifications qu'il vous a présentées.

Je vous en épargnerai donc la répétition et je traiterai simplement de trois aspects qui nous touchent plus spécialement. Le premier porte sur le problème de la responsabilité absolue. Lorsqu'on a présenté le projet de loi à la Chambre des communes en premier lieu, il a été question de responsabilité absolue. Les armateurs et les affréteurs ne pouvaient se défendre des réclamations faites contre eux.

Le Comité de la Chambre des communes a proposé (et c'est écrit dans le projet de loi) certains arguments de défense. Ce sont les mêmes qui paraissent dans la convention internationale, mais ils ne modifient pas réellement la situation pratique, comme vous le constaterez en les étudiant.

Les exceptions sont les suivantes: tout d'abord, un acte de guerre, des hostilités, la guerre civile, une insurrection et les cataclysmes naturels.

La seconde exception: un geste ou une omission commis volontairement (en fait, tout acte de sabotage).

La troisième: un geste répréhensible du gouvernement ou d'un autre service semblable qui aurait négligé de placer des feux et balises là où il aurait dû y en avoir.

En réalité, ces exceptions n'ont rien à voir avec la plupart des circonstances ordinaires. En règle générale, le déversement est causé par la négligence d'un tiers. Prenons un pétrolier qui navigue dans son droit, en suivant toutes les règles de la sécurité mais qui est frappé par un navire transportant des matières sèches en vrac, peut-être membre de notre propre association. Le propriétaire du pétrolier ou de la cargaison ne peut se défendre en établissant que la véritable cause est la négligence d'un tiers. Nous croyons que ce devrait être permis, que ça devrait être un recours. C'est ainsi qu'on a toujours tranché les litiges en droit maritime et nous ne voyons aucun motif d'abandonner cette méthode traditionnelle.

Je suppose que M. MacGillivray et les membres de son service nous répondront qu'ils ont simplement copié les exceptions de la Convention de Bruxelles. A mon avis, ce n'est pas un argument. Aux

États-Unis, en vertu de la Loi de 1970, on est beaucoup plus précis pour ce genre de situation. On a établi les circonstances atténuantes suivantes: tout d'abord, un acte divin; 2^e, un acte de guerre; 3^e, la négligence du gouvernement américain; et 4^e, un geste ou une omission d'un tiers, que ce geste ou cette omission résulte d'une négligence ou pas.

Autrement dit, aux États-Unis, l'association dispose d'un recours dont nous sommes privés ce que je porte à votre attention, monsieur le président. C'est un problème auquel on peut fort bien remédier. Voilà pour le premier aspect.

Ma deuxième observation se rapporte à un problème que M. Lewtas a soulevé le premier et dont M. Galipeault et les deux autres représentants des sociétés pétrolières ont aussi convenu, à ce qu'il me semble. Ils ont tous exprimé l'avis que la Loi devrait présenter des dispositions spéciales permettant à l'affréteur de poursuivre l'armateur. Vous vous rappelez que la Loi tient ces deux personnes solidairement responsables, mais, comme M. Lewtas le fait remarquer, vu que l'affréteur n'a aucun contrôle sur celle-ci dès qu'elle se trouve à bord du navire, il est, par conséquent, injuste de tenir ce dernier responsable, sans lui accorder le droit de poursuivre légalement l'armateur; il a proposé d'accorder ce droit de recours, que l'armateur ait fait preuve de négligence ou pas. Voilà où je diffère d'avis. Je suis sûr que les sociétés pétrolières, membres de la DMA voudront se dissocier complètement des propos que je vais tenir, mais nous serions heureux que le droit de recours contre l'armateur soit accordé si ce dernier est en faute; mais nous croyons que c'est aller trop loin que d'accorder ce droit de poursuite sans tenir compte de la négligence de l'armateur. Voilà la réserve que nous voulions faire à propos de cette suggestion.

Comme M. Lewtas et les autres l'ont affirmé, le principe de la responsabilité de l'affréteur marque une coupure radicale avec la méthode habituelle de traiter ces problèmes. En tant qu'armateurs, nous ne discutons pas de la sagesse ou autre mérite de cette méthode. Ce n'est pas notre propos. Nous ne la favorisons pas; nous ne nous y opposons pas. Toutefois, M. Lewtas avance comme argument l'innocence absolue de l'affréteur quant à tout ce qui peut survenir une fois que le pétrolier est chargé. C'est juste, mais nous aussi, les armateurs, en vertu de la Loi actuelle, sommes considérés responsables, quelle que soit notre innocence. Il me semble donc que la voie est pavée de victimes innocentes de tous genres, et nous aussi, en tant que propriétaires de navires, sommes tenus responsables, en dépit de notre innocence.

J'espère que j'ai été clair, monsieur le président. Nous ne nous opposerions pas au droit de recours en cas de négligence de notre part. Nous pensons que ça existe de toute façon en droit coutumier. Mais nous n'allons pas plus loin que cela.

Enfin, j'arrive au troisième et dernier aspect, monsieur le président, qui est sans contester le plus important à notre point de vue. M. Brisset l'a mentionné et l'a particulièrement souligné, si je m'en souviens bien. Je veux parler des relations internationales, les relations entre le Canada et les États-Unis. Les esprits élevés du ministère de la justice qui ont conçu le projet de loi pensaient surtout en termes de *Torrey Canyons* et de *Arrows* et à la navigation internationale en général. Je ne crois pas qu'ils aient beaucoup pensé à la situation de la seule flotte enregistrée du Canada, navigant sur les eaux intérieures. Partout, sur les Grands Lacs et à peu près partout sur le Saint-Laurent, au nord de Beauharnois, nous entrons en eaux américaines. Les navires et autres embarcations des

États-Unis pénètrent eux aussi constamment en eaux canadiennes. De fait, elles ne forment qu'un tout.

On l'a reconnu en 1909 en adoptant la Loi sur le traité des eaux limitrophes. Il s'agit d'un même bassin hydrographique. Il faut que les lois qui portent sur la navigation dans ces eaux soient cohérentes. Le présent projet de loi ne respecte pas ce principe.

Il y a la *Water Quality Improvement Act* de 1970 des États-Unis et il y a maintenant ce projet de loi: les deux diffèrent; chacun traite du problème à sa façon. Il y a moyen de les rendre compatibles en favorisant la négociation entre les deux pays. Je pense surtout au problème du règlement des réclamations. La Loi américaine plafonne la responsabilité à \$14 millions, tout comme il est établi dans le présent projet de loi, mais il s'agit de \$100 la tonne brute enregistrée, jusqu'à concurrence de \$14 millions. Voilà pour la loi américaine. La limite canadienne est d'environ \$137 ou \$140 la tonne nette enregistrée jusqu'à concurrence de \$14 millions. Les plafonds se ressemblent donc passablement.

Si toutefois, il survenait une catastrophe sur les Grands lacs, l'événement toucherait les deux pays, les eaux des deux pays et probablement les deux rives, en particulier dans la région des rivières Détroit, St. Claire, St. Mary et du chenal Narrows. Il est inévitable que ça les touche. Mais le projet de loi actuel adopte la position juridique suivante: les propriétaires de navires canadiens doivent (et ils sont d'ailleurs en train de la faire) faire la preuve de leur solvabilité aux États-Unis, même pour les navires transportant des matières sèches en vrac, jusqu'à concurrence des sommes que j'ai mentionnées. C'est toute une procédure administrative et nous avons beaucoup de difficulté à la suivre. Si un accident survenait dans les eaux américaines, nous serions tenus légalement jusqu'à concurrence de ces limites; ainsi, le plafond que nous pourrions atteindre n'est pas \$14 millions mais plus probablement \$2 millions, vu la taille de nos navires. Si la pollution s'étendait au côté canadien ou s'il y avait des doutes quant au lieu de l'accident, la Loi canadienne nous imposerait les mêmes limites, il y aurait donc deux ensembles donnés de circonstances.

Le sénateur Flynn: Est-ce que cela dépend du lieu de l'accident ou de l'endroit où les dégâts ont été produits?

Le capitaine Hurcomb: Je crois que c'est juste, sénateur Flynn. Toutefois, nous en discussions entre avocats il y a seulement quelques instants et nous avons conclu que, si un navire canadien était avarié du côté américain de la rivière St. Clair et qu'il pollue les deux pays certes, l'initiative reviendrait aux États-Unis, parce que l'accident serait survenu dans leurs eaux. En passant, permettez-moi de préciser que d'excellents avocats assistent à la séance; s'il m'arrivait de faire erreur, j'espère qu'on me le signalerait sur l'heure. L'initiative revient aux États-Unis, mais la pollution s'est étendue au Canada et y a endommagé les terres et les pêcheries. Où prendrait-on l'argent des indemnités? Dans ce cas, on croit que l'argent proviendrait de la caisse de pollution (soit le droit de 15 cents la tonne que nos amis, les propriétaires de navires ont versé). Ça risque d'étonner, mais ce que j'essaie de faire comprendre c'est qu'on ne peut décider d'un côté de la frontière d'adopter une procédure administrative et agir autrement de l'autre côté. Ce n'est pas aussi simple. Ce que nous souhaitons c'est une disposition dans la Loi qui permette de négocier avec les États-Unis, afin d'établir des règles cohérentes et un régime qui n'admette qu'on ne verse devant les tribunaux qu'une seule somme limite (pas deux, une seule); on calculerait les réclamations des deux pays en fonction de cette caisse

unique. C'est logique et c'est conforme à la cohérence qu'on a toujours respectée pour résoudre les problèmes sur les Grands Lacs.

Sur la côte ouest, on pourrait aller plus loin. Nous entendons parler d'un oléoduc allant de Prudhoe Bay dans l'Arctique à Valdez sur la côte de l'Alaska, où d'énormes pétroliers feraient la navette le long de la côte. Aux environs de Seattle ou Cherry Point, où se trouvent les grandes raffineries, ces pétroliers seront dans le voisinage des eaux canadiennes. Nous croyons qu'ils peuvent éviter d'entrer en eaux canadiennes, mais s'ils se trouvent dans le détroit de Juan de Fuca, ils ne peuvent emprunter que deux directions et ce sont des pétroliers de 200,000 tonnes. Comment jugera-t-on les réclamations en provenance du Canada et des États-Unis, sans des dispositions d'entente et des règles cohérentes?

Pour couper court, monsieur le président, lors de la présentation initiale du projet de loi aux États-Unis, on a proposé une modification visant à ce but. On l'a mise de côté parce que le Canada et les autres pays ne se sont pas intéressés à cet aspect à l'époque. Rappelez-vous que la Loi des États-Unis ne prévoit rien dans ce sens, mais nous souhaiterions une disposition du genre dans notre propre Loi. Au fait, on peut retrouver ce désir dans le sixième cahier des délibérations du Comité de la Chambre des communes, en date du 24 novembre, à la page 6:57. Avec votre permission, j'en donnerai lecture; c'est assez bref. Là où c'est nécessaire, je dirai «Canada» au lieu d'«États-Unis».

Pour toute mesure prise par le Canada en vertu de ce paragraphe, le montant maximum de responsabilité déjà établi de...

Je dirai:

...\$140 la tonne brute enregistrée ou \$14 millions...sera diminué de la partie du montant payé ou payable au gouvernement de tout autre pays quant à la responsabilité de l'enlèvement de l'huile ou de toute autre matière, à la suite du même accident dans la mesure où tout autre gouvernement aurait eu droit d'en percevoir si le Canada et un autre gouvernement avaient convenu de partager le montant maximum de semblable responsabilité en proportion de leurs frais respectifs de déblaiement.

Voilà le point essentiel. En pratique, je suppose que si la réclamation provenait du côté canadien, le montant fixé en vertu du plafond de responsabilité serait versé aux tribunaux et ceux-ci le conserverait et s'en servirait pour payer non seulement les réclamations canadiennes mais aussi les réclamations américaines.

Le sénateur Flynn: Puis-je proposer une solution à ce problème? La faute provient du déversement du polluant, mais ce sont les dégâts qui engendrent le droit de recours: là où il y a préjudice, il y a droit de poursuite. Je propose donc que les dommages encourus sur le territoire canadien ou à l'intérieur des limites que porte la Loi, relèvent de la compétence canadienne et que les dommages occasionnés aux États-Unis relèvent de la compétence américaine, peu importe où l'accident est survenu. Car si l'on déverse un polluant à cinquante milles de la rive et que la nappe n'atteigne pas celle-ci qui s'en plaindra? Et qui peut s'en plaindre et quelle Loi s'appliquerait alors? Il me semble que la règle est déterminée par l'endroit où il y a préjudice. Si je tire sur quelqu'un qui se trouve de l'autre côté de la frontière, c'est là où le projectile atterrit qu'il y a droit de poursuite.

Le sénateur Bourget: Et qu'en est-il de la responsabilité? Si l'accident survient sur les eaux canadiennes et que la nappe s'étend jusqu'en territoire américain, en vertu de la Loi, la responsabilité serait double; elle ne serait plus limitée à \$14 millions mais s'élèverait à \$28 millions, car il y aurait deux pays qui poursuivraient le propriétaire du navire ou de la cargaison.

Le sénateur Flynn: C'est juste, si les deux pays subissent des dommages, mais si l'accident ne survient pas sur les eaux canadiennes et cause des dommages sur le seul territoire américain, dans ce cas, je crois que l'affaire serait du ressort des seuls tribunaux américains.

Le sénateur Bourget: Je ne suis pas avocat.

Le président-suppléant: C'est l'argument du capitaine Hurcomb.

Le sénateur Bourget: Je pense que c'est très important.

Le capitaine Hurcomb: Le sénateur Bourget a soulevé un autre problème. Le projet de loi est tellement compliqué. Une autre disposition dont on a discuté ce matin visant à établir la solvabilité se trouve à l'article 745 de la page 15; il porte que le propriétaire de tout navire transportant un polluant en provenance ou à destination de tout lieu au Canada, doit faire la preuve à l'avance de sa solvabilité. Ainsi, s'il survient quoi que ce soit, il ne peut s'enfuir à couvert dans son pays. Cette disposition est toutefois formulée d'étrange façon. Elle se lit comme il suit:

... doit être fournie par le propriétaire d'un navire qui transporte un polluant en vrac à destination ou en provenance d'un lieu au Canada.

Tout tient à l'expression «à destination ou en provenance d'un lieu au Canada». Mettons qu'un navire américain navigue sur le côté canadien du lac Erié comme il doit le faire à certains endroits, mais n'aborde en aucun moment dans un port canadien. Mettons qu'il transporte de l'huile de Détroit à Chicago.

Le sénateur Bourget: Ou en provenance de la côte ouest.

Le capitaine Hurcomb: Il navigue en eaux canadiennes, mais les points d'arrivée et de départ du voyage ne sont pas au Canada. A notre avis, sur le plan juridique le propriétaire du navire américain n'a pas à établir sa solvabilité car il ne transporte pas un polluant à destination ou en provenance d'un lieu au Canada. Il faudrait clarifier cela.

Le sénateur Flynn: Même s'il n'a pas à l'établir, est-ce à dire qu'il n'est pas solvable au sens de la Loi?

Le capitaine Hurcomb: Si l'on arrive à lui mettre la main au collet, par exemple, s'il y a collision.

Le sénateur Flynn: S'il est question de l'application de la Loi, on aborde un tout autre domaine.

Le capitaine Hurcomb: Permettez-moi de vous montrer l'autre côté de la médaille. Supposons qu'un navire canadien transporte du pétrole de Montréal à Toronto ou Port Credit; il n'aborde pas dans un port américain, bien qu'il doive à certains moments naviguer en eaux américaines. Le navire canadien doit faire la preuve de sa solvabilité en vertu de la Loi américaine, parce que celle-ci ne porte pas: «à destination ou en provenance d'un lieu aux États-Unis»,

mais «utilisant tout port ou endroit des États-Unis ou les eaux navigables des États-Unis». Je donne lecture de la Loi américaine que les sénateurs n'ont pas en main. J'essaie de démontrer que les navires canadiens doivent faire la preuve de leur solvabilité.

Le sénateur Flynn: Vous proposez qu'on améliore notre Loi à cet égard?

Le capitaine Hurcomb: Je crois qu'il faudrait être plus clair. Il faudrait exiger de tout navire qui utilise les eaux canadiennes pour transporter un polluant qu'il fasse la preuve de sa solvabilité, comme il est défini dans le projet de loi.

Le sénateur Rattenbury: Ça nécessitera toute une comptabilité.

Le capitaine Hurcomb: C'est vraiment définitif, monsieur le président. Si le Canada et les États-Unis ne s'entendent pas, nous devons probablement faire face au grand problème de la responsabilité en vertu des deux lois, américaine et canadienne, deux plafonds de responsabilité se superposant, celui des États-Unis et celui du Canada. On ne pourra plus s'assurer si, à la suite du même accident, on est tenu légalement responsable par deux pays différents. A mon avis, ça prouve la nécessité de rendre les lois américaine et canadienne plus cohérentes; à notre avis, il faudrait que commencent les négociations entre le Canada et les États-Unis. C'est tout ce que nous demandons.

Le sénateur Flynn: Il n'est pas nécessaire de faire des pressions; les deux gouvernements peuvent négocier. Toutefois, si je comprends bien l'article 737, il me semble que le seul fait de déverser un polluant, peu importe où se produit l'incident, si le polluant pénètre dans les eaux canadiennes ou en territoire canadien et occasionne de ce fait des dommages, cela lie la responsabilité de l'armateur ou de l'affréteur et engendre le droit de poursuite.

Le capitaine Hurcomb: Même si l'incident se produit en dehors du Canada?

Le sénateur Flynn: Oui.

Le capitaine Hurcomb: Sauf le respect que je vous dois, monsieur, j'en doute fort.

Le sénateur Flynn: Mais si, si vous déversez un polluant qui contamine les eaux canadiennes, même si cela se produit à 50 milles de la côte.

Le capitaine Hurcomb: Pas de l'avis de certaines personnes, en tout cas.

Le sénateur Flynn: J'aimerais avoir l'avis du conseiller du Ministère, et peut-être celui de M. Brisset, s'il veut bien nous en faire part.

Le président suppléant: Monsieur Flynn, je crois qu'il faudrait réserver les questions de ce genre jusqu'à ce que nous ayons entendu les témoignages du capitaine Hurcomb et de M. Burke.

Le sénateur Flynn: Je n'ai pas l'intention de poursuivre, monsieur le président.

Le capitaine Hurcomb: Monsieur le président, je n'insisterai pas davantage. Je reste à votre disposition si je peux vous être de quelque secours.

Le sénateur Bourget: N'avez-vous pas de modifications à nous proposer?

Le capitaine Hurcomb: Je dirai simplement que nous approuvons les modifications qu'a proposées M. Brisset, du moins en principe. Les seules autres modifications que nous ayons à proposer, et dont je n'ai pas vraiment parlé en raison de la complexité de la question, concernent la possibilité d'autoriser un accord international entre les États-Unis et le Canada.

Le président suppléant: Je donne maintenant la parole à M. J.J. Burke, directeur général de la *Canadian Chamber of Shipping*. (Chambre canadienne de la marine marchande).

M. J. J. Burke, directeur général de la Canadian Chamber of Shipping: Monsieur le président, messieurs les sénateurs, permettez-moi de me présenter: James Burke. Je suis directeur général de la *Canadian Chamber of Shipping*, organisation qui regroupe diverses associations canadiennes ayant un intérêt plus ou moins direct dans les questions maritimes.

En quelques mots, notre raison d'être est de protéger et de faire valoir les intérêts des membres de nos diverses associations, à savoir, la *Shipping Federation of Canada* (Fédération de la marine marchande du Canada), la *British Columbia and Maritime Employers' Association*, la *B.C. Tugboat Owners' Association*, la *Canadian Shipowners' Association* (Association canadienne des armateurs) et la *Chamber of Shipping of British Columbia*.

Nous nous soucions, bien entendu, des questions qu'a portées à votre attention le témoin précédent, et nous partageons les points de vue qu'il nous a si bien exprimés. Nous approuvons aussi les points de vue que vient de vous présenter, au nom de la *Dominion Marine Association*, le capitaine Hurcomb. Je n'ai pas de commentaires à faire sur des articles donnés du projet de loi actuellement à l'étude. Des spécialistes ont déjà comparu devant le comité de la Chambre, et les points de vue présentés en grand détail par l'industrie ont amené un certain nombre de modifications souhaitables.

Nous voudrions vous exposer les points de vue de quelques-unes de nos associations membres en ce qui concerne les aspects internationaux de certaines parties du projet de loi.

Si vous me le permettez, j'aimerais vous lire un exposé préparé à l'avance, et dont je vous ai donné des exemplaires. Est-ce conforme au Règlement?

Le président suppléant: Oui.

M. Burke: La marine marchande est une entreprise qui comporte le transport de cargaisons et de passagers entre plus de cent états souverains différents. Au cours d'un seul voyage d'un port à un autre, un navire peut traverser les eaux de plusieurs états maritimes.

Il n'y a pas d'organisme supranational capable de légiférer pour toutes les eaux du monde, pas plus que pour l'espace aérien qui les domine ou pour les espaces interplanétaires. Par conséquent les deux seuls moyens de légiférer au sujet de la marine marchande sont:

- (i) une législation particulière pour chaque état maritime différent;
- (ii) des accords internationaux librement déterminés par les gouvernements et librement acceptés par eux.

Là où la législation d'un pays ne concerne qu'incidemment la marine marchande, e.g., le droit criminel ordinaire, il y aura inévitablement des divergences entre les diverses lois locales. Mais là où elle concerne spécifiquement la marine marchande et s'applique aux navires aussi bien étrangers que domestiques, la législation

devrait, autant que possible, correspondre à des ententes internationales. Et cela pour trois raisons:

a) Les auteurs d'un nouveau projet de loi n'en mesurent pas toujours pleinement les conséquences pratiques. Une étude par les experts mondiaux d'IMCO permet de juger si les nouvelles idées proposées sont saines; celles qu'ils appuient seront normalement acceptées sans délai aussi bien par les gouvernements que par les propriétaires de navires. En conséquence les mesures requises peuvent être appliquées sur une grande échelle avant même que la convention appropriée n'ait pris force de loi.

b) Si raisonnable que puisse être la législation particulière d'un pays, des divergences même mineures entre les lois des états peuvent causer des difficultés pratiques importantes pour la marine marchande mondiale et conséquemment pour le commerce mondial.

c) Même si les lois nationales sont identiques, il peut, en l'absence d'un accord international, y avoir de sérieux problèmes parce qu'un propriétaire de bateaux, au lieu de satisfaire un seul état (celui dont il arbore le pavillon), doit donner satisfaction séparément et individuellement à tout état maritime où ses vaisseaux peuvent accoster. Par exemple, des propriétaires de navires ont affirmé qu'ils peuvent se soumettre aux prescriptions d'assurance obligatoire établies par la Convention internationale sur la responsabilité civile pour dommage par la pollution par l'huile; ils ne pourraient pas s'accommoder d'une situation où la responsabilité financière d'un navire devrait satisfaire aux exigences de tout état côtier, même si celles-ci étaient moins sévères que celles de la Convention.

Pour ces trois raisons les propriétaires de navires affirment constamment que la marine marchande est une affaire internationale et tous les problèmes, sauf cas très particuliers, devraient être résolus internationalement. Si un pays fait cavalier seul, le résultat convoité peut lui échapper; l'atteint-il, ce peut être seulement à un coût disproportionné à sa propre économie. Par exemple, si un pays exige que les navires soient construits et équipés d'une façon que nul autre pays ne demande, un moins grand nombre de navires seront capables de le desservir et ceux qui le feront auront de plus grands frais à récupérer. Des dépenses supplémentaires, que ce soit en équipement, en frais de fonctionnement ou de responsabilité, seront vraisemblablement absorbées par l'importateur ou l'exportateur, moyennant les taux de fret. Quand ces dépenses proviennent d'une mesure prise dans un seul pays, le fardeau qui en résulte pour le commerce de ce pays est inévitablement beaucoup plus lourd que quand ces dépenses proviennent d'un accord international. On prétend parfois que plaider en faveur d'ententes internationales est une tentative pour différer une législation désagréable. Non pas! Les propriétaires de navires ont à leur crédit une longue habitude de prévenir les exigences légales et d'agir sans délai dans les cas où il y a entente internationale. Par exemple, le système de chargement par le haut fut largement introduit bien avant les amendements requis à la convention de 1954 sur la pollution par l'huile, et les propriétaires de navires se sont soumis aux plans de séparation du transport de l'IMCO. Sans attendre qu'ils soient sanctionnés formellement par l'Assemblée de l'IMCO. Dans le domaine de la responsabilité pour dommage dû à la pollution par l'huile, des compagnies de bateaux-citernes, représentant plus de 80% du tonnage mondial des bateaux-citernes, ont, par l'intermédiaire de TOVALOP, accepté spontanément une responsabilité qui excède leur responsabilité légale.

En regard de ce dossier les propriétaires de navires se croient en droit de faire appel aux gouvernements pour qu'ils s'en tiennent fermement aux solutions internationales des problèmes de pollution par l'huile. Ceci signifie par exemple que la législation ou responsabilité nationale devrait être basée sur la Convention internationale sur la responsabilité civile pour dommage dû à la pollution par l'huile et, en temps voulu, sur la Convention proposée d'une Caisse de compensation internationale.

En attendant, on peut profiter pleinement des systèmes mis spontanément sur pied par l'industrie.

D'autres mesures contre la pollution par l'huile ont fait l'objet d'accords internationaux et les propriétaires de navires accueillent favorablement la mise en application nationale de la Convention internationale 1954/69 sur la pollution par l'huile — là où sont fournies les facilités de déchargement envisagées par la Convention — et de la Convention internationale concernant l'intervention en haute mer en cas d'accidents entraînant pollution par l'huile.

Autrement dit, messieurs les sénateurs, nous espérons sincèrement que le Comité recommandera des mesures rapides de la part du gouvernement du Canada en vue de donner l'élan nécessaire à la conclusion prochaine d'un accord international acceptable.

Vous vous souviendrez peut-être que le ministre des Transports, M. Jamieson, a dit entre autres, devant le Comité spécial de la Chambre des communes sur la pollution de l'environnement—et je cite ici un passage des Témoignages de ce comité, Fascicule N° 2, page 2:30, en date du mardi 3 novembre 1970:

Nous essayons d'arriver à un accord international. Nous avons dit à la Chambre que si nous parvenons à un accord international satisfaisant, nous serons heureux de supprimer cette loi. Entre-temps, cette loi représente ce que nous pouvions faire de mieux, sans accord international.

Apparemment, le Ministre considère les mesures à l'étude comme provisoires, et admet qu'un accord international satisfaisant est souhaitable et nécessaire.

Je le répète, nous espérons que, dans son rapport, le Comité s'associera à ce point de vue et, en même temps, insistera sur le caractère urgent de cette question.

Monsieur le président, c'est tout ce que j'ai à dire au nom de la *Canadian Chamber of Shipping*. Toutefois, notre association est membre de la Chambre internationale de la marine marchande, et j'ai reçu, au courrier de ce matin, un mémoire de cette dernière.

J'en ai remis ce matin des exemplaires au secrétaire du Comité, et je suppose qu'on en a distribué à tous les membres du Comité.

Je tiens à faire remarquer que les membres de notre association n'ont pas vu ce mémoire, et qu'en conséquence, il n'est pas en mon pouvoir de faire des commentaires à ce sujet. Je ne serais d'ailleurs pas en mesure de le faire, puisque je viens de recevoir ce document.

Toutefois, si le Comité est d'accord, je me permettrai de proposer que l'on annexe le mémoire de la Chambre internationale de la marine marchande au compte rendu des délibérations. Cette association a envoyé au Canada, au mois de novembre, une délégation qui a comparu devant le comité de la Chambre et a exposé en détail, à cette occasion, ses divers points de vue. Elle aurait aimé prendre part aux délibérations d'aujourd'hui, mais n'a pu le faire en raison du manque de temps, et s'est donc contentée d'envoyer un mémoire par écrit. Nous vous serions fort reconnais-

sants, monsieur le président, si vous pouviez trouver un moyen d'examiner les points de vue qu'exprime dans son mémoire la Chambre internationale de la marine marchande.

C'est tout ce que j'ai à dire, monsieur le président.

Le sénateur Flynn: Il n'y a pas d'objection à cela, mais le témoin pourrait-il résumer les conclusions de ce mémoire? Faites-vous des recommandations précises en ce qui concerne le projet de loi, ou ne s'agit-il que d'observations générales quant à la nécessité d'un accord international en la matière?

M. Burke: Je suppose, monsieur Flynn, que vous n'avez pas d'exemplaire du document dont je parle.

Le président suppléant: Il s'agit du document intitulé: «Mémoire de la Chambre internationale de la marine marchande relatif au Bill C-2, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada».

Pour la gouverne des membres du Comité, peut-être, monsieur Burke, pourriez-vous nous lire le passage intitulé «Généralités», à partir de la page 5. Il résume la situation, et il n'est pas très long.

M. Burke: Il est déjà tard, et j'ai remarqué que les membres du Comité avaient beaucoup de questions à poser aux témoins; je voulais simplement vous faire gagner du temps. Toutefois, je me ferai un plaisir de vous lire le passage en question.

Le sénateur Flynn: C'est bien ce que je disais, apparemment: la solution que vous recommandez à ce problème particulier est celle d'un accord international.

M. Burke: C'est exact, monsieur, mais il y a là, en fait, des observations précises quant à certains aspects particuliers de cette partie du projet de loi.

Le sénateur Flynn: Y recommande-t-on une modification bien précise?

M. Burke: On y propose certains changements, mais sans formuler de modifications à proprement parler. Si nous avons le temps, monsieur le président, je pourrais lire le document.

Le sénateur Smith: On peut l'annexer au compte rendu, de toute façon. S'il peut être utile au Comité d'entendre un résumé général, d'accord.

Le sénateur Flynn: Si l'on propose dans ce mémoire des modifications précises importantes, j'aimerais que le témoin nous les indique. Je vois ici un paragraphe dans lequel on dit:

L'article 4 du projet de loi détermine maintenant que la loi entrera en vigueur à une date qui sera fixée par proclamation mais établit certaines dispositions spéciales pour l'article 745 de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Il s'agit là de la mise à exécution, et je ne pense pas qu'il soit nécessaire d'en parler. M. Macgillivray peut s'occuper de cette question. Je ne considérerais pas cela comme une modification importante. Y a-t-il autre chose?

Le sénateur Rattenbury: Je crois que c'est vraiment couper les cheveux en quatre.

Le président suppléant: Êtes-vous d'accord, messieurs les sénateurs, pour que ce mémoire soit annexé aux délibérations d'aujourd'hui?

Des voix: D'accord.

(Le texte du mémoire figure à l'Appendice «F»)

Le sénateur Burchill: Où la Chambre internationale de la marine marchande a-t-elle son siège social?

M. Burke: A Londres, monsieur.

Le président suppléant: Messieurs les sénateurs, nous pourrions peut-être maintenant, comme nous en étions convenus ce matin, entendre le témoignage de M. Macgillivray.

Le sénateur Flynn: J'ai une question à poser. Je crois que tout le monde conviendra avec le témoin de l'importance capitale d'un accord international dans ce domaine, puisque la plupart des navires ont un champ d'activité international. Il n'y a donc rien que nous puissions faire à cet égard dans le cadre de ce projet de loi. Le mandat de notre comité est d'examiner le projet de loi et de voir si nous pouvons le modifier. Connaissez-vous un moyen pour nous de donner suite à votre recommandation en incorporant au projet de loi un accord international? Je ne vois pas comment nous le pourrions. Tout ce que nous pouvons faire, c'est exprimer nos espoirs en la matière; mais ce ne serait ni respectueux ni utile, car le gouvernement est pleinement conscient, je crois, qu'il lui incombe d'essayer de parvenir à un accord avec tous les pays intéressés. Mais y a-t-il quelque chose de précis que nous puissions faire, dans le cadre de ce projet de loi, pour donner suite à votre recommandation?

M. Burke: Vous vous souviendrez sans doute, monsieur Flynn, qu'il y a eu non moins de 14 séances du Comité spécial de la Chambre des communes sur la pollution de l'environnement. On y a examiné le projet de loi très attentivement, et bien des aspects en ont été controversés. Certains des problèmes ont été résolus, d'autres sans doute l'ont été en partie, mais il en est qui sont restés en suspens. Même le peu de temps que nous avons passé ici aujourd'hui a suffi à démontrer amplement la complexité de ce projet de loi.

Le sénateur Flynn: Je suis bien d'accord.

M. Burke: Je crois que nous sommes tous d'accord là-dessus.

En tant que Canadiens, nous, membres de la *Canadian Chamber of Shipping*—par opposition à la Chambre internationale de la marine marchande—, approuvons le principe de ce projet de loi, ainsi que les motifs qui l'ont inspiré, et nous y donnons notre appui. Par ailleurs, nous voyons aussi les problèmes qu'il entraîne. Nous ne critiquons pas le projet de loi lui-même ou certains de ses aspects en particulier. Nous voulons plutôt insister sur les problèmes qui, nous l'avons vu, ne manqueront pas de se poser, et nous espérons que le Comité recommandera à ceux qui sont au pouvoir de faire tout leur possible pour parvenir au plus tôt à un accord international satisfaisant, sans que cela nuise au projet de loi pour autant.

Le sénateur Flynn: C'est peut-être ce que souhaiterait faire le Comité, mais je doute fort que nous ayons pouvoir d'agir de la sorte. Toutefois, je voulais m'assurer que c'était là ce que vous espériez.

Pour ce qui est des variations d'un pays à l'autre dans la responsabilité des armateurs et des affréteurs, ce n'est évidemment pas le seul domaine dans lequel on constate de telles variations. Il en est de même dans le cas du propriétaire d'une voiture qui se déplace d'un pays à l'autre, ou même d'une province à l'autre. Bien sûr, on

espère une certaine similarité dans les règles applicables dans ces cas-là, mais les différences ne sont pas forcément insurmontables. Je suppose qu'avec le temps, une fois que nous aurons établi un nouveau code ou une nouvelle règle relatifs à la responsabilité des propriétaires de navires et de cargaisons en matière de polluants, nous tendrons à l'uniformité, mais cela est impossible dans l'immédiat. C'est une évolution qui se fera elle-même, et je vous assure que quiconque a l'expérience de ce genre de problème espère qu'elle se fera aussitôt que possible. Toutefois, je doute fort que nous puissions faire quoi que ce soit en ce sens dans le projet de loi dont est saisi le Comité.

M. Burke: Dans mon ignorance, monsieur Flynn, je croyais que le Comité pouvait faire des recommandations dans le sens que j'ai indiqué, et qui consisterait à accélérer le mécanisme qui permettra la mise au point des accords internationaux dont vous reconnaissez, me semble-t-il, la nécessité. Regardez, par exemple, la situation qui prévaut actuellement aux États-Unis, où il existe des lois distinctes en Floride, dans le Massachusetts, au Michigan, dans l'État de Washington, et en Californie, et où, en conséquence, la confusion règne et nul ne sait sur quel pied danser.

Le capitaine Hurcomb a très bien exposé les problèmes qui se posent dans nos relations avec les États-Unis à l'égard des limites internationales ou des zones limitrophes. Ce sont des problèmes qu'il va nous falloir résoudre, et, avec un peu de chance, nous parviendrons à les surmonter. Comme vous le dites, ce n'est pas une tâche impossible; mais en fin de compte, il est évident, de la position où je me trouve, que lorsqu'un accord international acceptable pour le Canada sera mis en vigueur, nous aurons accompli un grand pas dans la bonne direction—et le plus tôt sera le mieux.

Le sénateur Flynn: Ne vous méprenez pas sur ma pensée. Le témoignage que nous avons reçu, et qui va figurer dans notre compte rendu, sera certainement utile au gouvernement et au ministère intéressé. Tout ce que je voulais dire, c'est que nous pouvons difficilement apporter des modifications précises au projet de loi en partant de vos observations générales quant à la nécessité d'une uniformité entre les différents pays dans les lois relatives à cette question.

M. Burke: Mais ce n'est pas ce que je vous demande, monsieur. Je parlais simplement du projet de loi en général, non d'aspects particuliers.

Le président suppléant: Merci, monsieur Burke. Nous en sommes maintenant arrivés au point où ont été soulevées un certain nombre de questions importantes, complexes, et qui prêtent à controverse. Nous allons maintenant donner la parole à M. Macgillivray. Je ne lui envie pas sa tâche, car je ne pense pas qu'il puisse, dans le peu de temps qu'il nous reste cet après-midi, répondre en détail à toutes les questions posées, mais je suis certain qu'il pourra du moins nous éclairer sur certains aspects du problème.

Le sénateur Flynn: Il pourrait revenir la semaine prochaine.

Le président suppléant: Oui. Le Comité a l'intention d'ajourner plus tard dans l'après-midi et de se réunir de nouveau la semaine prochaine. Cela donnera à M. Macgillivray l'occasion de s'entretenir avec le Ministre des différents problèmes qui ont été abordés. Monsieur Macgillivray, vous avez la parole.

M. Macgillivray: Merci, monsieur le président. J'ai remarqué de la part des sénateurs un intérêt évident dans certaines des questions

soulevées, et, bien sûr, il serait bon que, lors de mon entretien avec le Ministre, je sois en mesure de lui faire savoir si oui ou non les membres du Comité semblent appuyer toutes les modifications proposées, ou du moins certaines d'entre elles.

Le sénateur Flynn: Je crois que nous sommes prêts à appuyer toute modification qui semble justifiée. Nous essayons de faire de notre mieux. Nous n'avons aucun parti pris.

Le président suppléant: Je suis ravi de vous l'entendre dire, monsieur, et j'espère que vous parlez au nom de tous les membres du Comité.

Le sénateur Flynn: Apparemment, M. Rattenbury tient à se dissocier de mes observations.

M. Macgillivray: Il s'agit là, bien entendu, d'un projet de loi très complexe, et nous avons admis ce fait dès le départ. Nous innovons, et il serait fort étonnant que, du premier coup, nous produisions un projet de loi parfait.

Je vais passer en revue les différentes questions, abordées au cours du débat, que j'ai prises en note. M. Brisset a fait remarquer que le projet de loi ne stipulait pas la voie à suivre en cas de procès en matière de limitation de la responsabilité. Il a proposé l'addition de dispositions équivalentes à celles de l'article 658, et applicables aux procès ordinaires en matière de limitation de la responsabilité. Il me faudra consulter les fonctionnaires du ministère de la Justice à cet égard. Il n'est pas question que nous laissions subsister dans ce domaine une imprécision qui pourrait avoir des conséquences fâcheuses et être la source de litiges interminables.

Le sénateur Bourget: Puis-je me permettre de reprendre ce qu'a dit M. Burke? Il a mentionné l'article 658. J'aimerais en avoir un exemplaire afin de pouvoir suivre.

Le sénateur Flynn: C'est un peu le principe de la loi de la faillite.

M. Brisset: Oui.

M. Macgillivray: Comme l'indique la note marginale, l'article 658 traite du pouvoir qu'a le tribunal d'unifier les réclamations. Il stipule que l'armateur peut, si l'on a prouvé sa responsabilité, et qu'il désire bénéficier des dispositions de la loi à cet égard, demander au tribunal de limiter sa responsabilité. Pour ce faire, il verse la totalité des fonds que renferme sa caisse de limitation des responsabilités au tribunal, qui répartit alors cette somme selon certaines règles.

Le sénateur Flynn: Si le montant des réclamations est supérieur à celui de la somme versée, on procède à une répartition proportionnelle.

M. Macgillivray: C'est exact. M. Brisset et le capitaine Hurcomb ont tous deux mentionné le problème des réclamations émanant d'un autre pays. Dans le cas de réclamations faites dans un autre pays en matière de pollution, il s'agirait presque forcément de réclamations émanant des États-Unis par suite d'un incident qui se serait produit dans les eaux limitrophes, à savoir, dans les lacs, au large des côtes de la Colombie-Britannique, ou dans les parages de la Baie de Fundy.

Notre situation à cet égard est très délicate. Comme le disait M. Burke, on avait tenté, lorsque le projet de loi équivalent était à l'étude au Congrès des États-Unis, d'y faire ajouter une clause qui permit aux deux pays d'avoir des régimes compatibles, mais les

législateurs américains avaient refusé. J'en parlerai au Ministre et aux rédacteurs du ministère de la Justice. Peut-être serait-il possible d'ajouter une clause qui nous permettrait d'assurer la compatibilité entre les deux régimes.

M. Brisset a proposé l'addition d'une disposition par laquelle on incorporerait au projet de loi le paragraphe (5) de l'article V de la Convention de Bruxelles relative à la responsabilité civile. L'armateur, ou le chargeur, seraient alors en droit de demander le remboursement, au moyen de leur propre caisse de limitation des responsabilités en matière de pollution, des frais que leur auraient causés leurs mesures préventives ou leurs travaux d'épuration.

Je comprends très bien l'intérêt d'une telle disposition: elle encouragerait les armateurs à prendre des mesures immédiates afin d'empêcher que les dégâts ne s'étendent et que la catastrophe ne prenne ainsi des proportions plus grandes encore.

Le sénateur Pearson: La compagnie d'assurance ne s'en chargerait-elle pas?

M. Macgillivray: Si, monsieur; la compagnie d'assurance paierait, mais ce serait à l'armateur de prendre les mesures nécessaires.

Le sénateur Pearson: L'armateur doit se charger de l'épuration.

M. Macgillivray: Quelle que soit l'entente qu'ils concluent entre eux en ce qui concerne l'engagement de l'équipe de sauvetage, des ouvriers, et ainsi de suite, cela ne change pas grand-chose à la question qui nous préoccupe.

Le sénateur Rattenbury: Cela coûterait peut-être moins cher.

Le sénateur Flynn: C'est possible, mais s'ils dépensent tout l'argent disponible à essayer de remédier aux dégâts, et qu'ils n'y parviennent pas, les véritables victimes ne toucheront pas un sou.

M. Brisset: L'armateur ne recouvrera que la proportion qui lui revient, car, en supposant qu'il ait dépensé un million de dollars, que les réclamations s'élèvent à un million, et que la limite ait été fixée à un million, les victimes recevront la moitié...

Le sénateur Flynn: C'est seulement en proportion?

M. Brisset: Oui, seulement en proportion.

Le sénateur Flynn: 50 p. 100?

M. Brisset: Tout dépend de ce qu'est la proportion.

Le sénateur Flynn: Ah, bon! Vous ne voulez pas dire qu'ils seraient les premiers...

M. Brisset: Non, non, leur réclamation serait sur un pied d'égalité avec les autres, et ils recouvreraient, de même que les victimes, 10, 20, ou 50 p. 100 de leurs frais.

Le sénateur Flynn: Cela me paraît plus raisonnable.

M. Macgillivray: A cet égard, le Ministre a dit, à plusieurs reprises, qu'il n'était pas satisfait des résultats de la conférence de Bruxelles, sous la forme de cette convention et d'une autre.

Peut-être ceux qui tiennent à assurer une indemnisation totale aux personnes qui ont subi des pertes matérielles s'opposent-ils naturellement à ce que, lorsqu'on prévoit la création d'une caisse destinée à rembourser les victimes, la personne responsable des dégâts touche une partie des fonds disponibles, au détriment des victimes, qui, de ce fait ne recouvreront pas la totalité de leurs pertes.

Du fait même de cette limitation de la responsabilité, il y aura forcément quelqu'un qui ne recouvrera pas le montant total de ses pertes.

De façon générale, le ton de la convention signée à Bruxelles nous a donné l'impression qu'on s'était vraiment trop efforcé de protéger les armateurs, parfois aux dépens des personnes qui subiront des pertes par suite du déversement accidentel de polluants.

Toutefois, nous ne manquerons pas de porter cette question à l'attention du Ministre.

A propos, selon M. Brisset, j'aurais dit que nous avions eu, au début, l'intention d'adopter la disposition en question. Je ne me souviens pas avoir dit quoi que ce soit de la sorte, et je ne crois pas que nous ayons jamais eu l'intention d'adopter cet article de la Convention de Bruxelles.

Il a dit aussi, relativement au paragraphe (1) de l'article VI de la Convention, que du moment qu'une caisse de limitation des responsabilités aurait été établie et que les fonds auraient été versés au tribunal, les personnes ayant droit à des dommages-intérêts ne seraient remboursées que dans la mesure des fonds disponibles dans cette caisse, et n'auraient point de recours contre les autres biens de l'armateur.

C'est là purement, je crois, une question de procédure, et si je ne m'abuse, c'est déjà ce qui se fait dans les cas de limitation de la responsabilité dans d'autres domaines. Une fois que les fonds ont été versés au tribunal, le remboursement se fait au moyen de ces fonds.

Le sénateur Flynn: Il y a limitation ou il n'y en a pas.

M. Macgillivray: Relativement au paragraphe (8) de l'article VII de la Convention, M. Brisset demande que l'assureur jouisse de la même protection que l'assuré. Aux cours d'entretiens antérieurs que nous avons eus à ce sujet, les fonctionnaires du ministère de la Justice m'ont dit qu'ils considéraient cette protection comme étant implicite dans le projet de loi. De toute façon, je mentionnerai de nouveau la question.

Quant à une entente avec les États-Unis relativement aux mesures à appliquer dans le cas d'un accident qui se produirait dans les eaux limitrophes, il est bien évident, je crois, qu'il va falloir que des pourparlers aient lieu entre les deux gouvernements à ce sujet. Il ne fait pas l'ombre d'un doute que nous engagerons les pourparlers dès que ce sera matériellement possible; mais pour ce qui est d'incorporer au projet de loi une disposition qui anticiperait les résultats de ces pourparlers, c'est une autre histoire.

M. Langelier, parlant au nom de la BP Pétroles Limitée, a mentionné l'alinéa b) du paragraphe (1) de l'article 744, et, en réponse à une question que vous-même, monsieur le président, aviez posée, M. Flynn a dit que l'on devrait supprimer le terme «entièrement», à la ligne 29 de la page 13—il s'agit du passage où l'on dit que le déversement du polluant qui a engagé la responsabilité a été «entièrement» provoqué par ces choses—, et le remplacer par l'expression «en tout ou en partie».

Le sénateur Flynn: Ma proposition n'était pas aussi précise. Il s'agissait du sous-alinéa (i) du paragraphe (2). Je n'aimais pas cette idée de torts causés intentionnellement. Il me semble que l'on devrait citer de nouveau ici la règle de la responsabilité d'une faute quelconque, et éliminer cette idée de préjudice intentionnel. Je peux très bien renverser quelqu'un sans avoir eu l'intention de le tuer; mais si je le tue, j'ai tout au moins une responsabilité civile, sinon criminelle.

M. Macgillivray: C'est là précisément l'un des aspects qui font que ce projet de loi est unique en son genre, et le principe en question doit, à mon avis, être retenu. Ce n'est d'ailleurs pas la première fois que l'on impose ce genre de responsabilité. On a eu recours à ce principe de responsabilité absolue pour la première fois il y a dix ans, relativement aux navires à propulsion nucléaire, lorsqu'on a conclu une convention internationale à ce sujet. De plus, on a présenté au Parlement, il y a un an de cela, un projet de loi—qui, je le précise, a été adopté—relatif à la responsabilité en matière de dommages d'origine nucléaire. On part du principe que lorsqu'un seul incident risque de causer des dégâts considérables, il faut faire porter toute la responsabilité sur un seul élément et sur une personne qui ait la possibilité de s'assurer.

Prenons le cas d'un navire-citerne de 200,000 tonnes, qui présenterait un risque considérable pour les personnes et pour le milieu biologique. Il se pourrait fort bien qu'en cas d'accident, les dégâts fussent le résultat de la négligence de l'un des occupants d'un caboteur de 2,000 tonnes. Le propriétaire du navire-citerne et toutes les personnes qui se trouvaient à bord de ce dernier seraient alors entièrement innocents des dégâts; ils auraient peut-être pris toutes les précautions possibles.

Le sénateur Flynn: Disiez-vous qu'il s'agirait d'un des employés du propriétaire?

M. Macgillivray: Non, le propriétaire et ses employés sont absolument innocents. L'accident a été provoqué par la négligence d'une tierce personne. Dans ce cas, à moins que la loi ne stipule que l'assurance doit porter, d'une manière ou d'une autre, sur le navire-citerne et sur sa cargaison, le remboursement sera impossible, car il est fort peu probable que le propriétaire du cabotier de 2,000 tonnes dispose d'un capital suffisant. Il ne sera certainement pas assuré pour une somme aussi importante. Selon les règles ordinaires qui régissent la responsabilité civile, sa responsabilité se limite à une somme équivalente à la moitié de celle que l'on impose ici, et, de toute évidence il ne sera pas assuré pour le genre de dégâts qu'il pourrait provoquer en cas de collision avec un navire-citerne géant.

A Bruxelles, on a donc reconnu les avantages pratiques d'une telle mesure, et elle a été adoptée par les pays qui possèdent déjà, ou posséderont un jour, de tels navires-citernes géants. Tous les intéressés reconnaissent la nécessité d'un régime artificiel. C'est ce que constitue le régime de la responsabilité absolue. C'est un régime artificiel qui permet de faire porter toute la responsabilité sur la personne qui a la possibilité de s'assurer.

Voilà donc la raison des exemptions qui figurent à l'article 744.

Le sénateur Flynn: Est-ce une répétition de la Convention de Bruxelles?

M. Macgillivray: Pas mot pour mot, mais l'idée est la même.

Le sénateur Flynn: Et si quelqu'un monte à bord d'un navire-citerne et y met le feu intentionnellement, ou le fait couler?

M. Macgillivray: Il pourrait en effet y avoir des cas de sabotage.

Le sénateur Flynn: Oui, disons qu'il y ait sabotage.

M. Macgillivray: On a prévu une exemption dans ce cas.

Le sénateur Flynn: Il y aurait exemption?

M. Macgillivray: Oui.

Le sénateur Flynn: Mais si, par exemple, un cabotier mal gouverné entre en collision avec le navire, le propriétaire de ce dernier ne bénéficie pas d'une exemption?

M. Macgillivray: Non.

Le sénateur Flynn: La distinction me semble bien étrange et artificielle, et mène à des résultats assez contradictoires.

M. Macgillivray: C'est l'une des raisons pour lesquelles nous aurions préféré qu'il n'y ait pas, dans la Convention de Bruxelles, d'exception pour les actes de sabotage; mais on n'a pas toujours le choix, dans ces cas-là. Pour notre part, nous aurions préféré qu'il n'y ait pas d'exceptions.

Le sénateur Flynn: Main enfin, il s'agit ici d'une loi nationale.

M. Macgillivray: Bien sûr, mais le problème est de savoir dans quelle mesure nous nous exposons à un danger: il est bien évident, en effet, que les trois cas qui font l'objet d'exceptions ne devraient se présenter que très rarement.

Le sénateur Flynn: Vous êtes donc en faveur de l'uniformité en ce qui concerne la responsabilité de toutes les parties à la Convention de Bruxelles?

M. Macgillivray: Oui, comme l'a dit le Ministre, nous espérons sincèrement que l'on parviendra à un régime international satisfaisant dans ce domaine, et, comme vous l'ont dit les autres témoins, il y a actuellement des pourparlers en vue de la création d'une caisse internationale des réclamations. L'une des séries de réunions a pris fin vendredi dernier, et les entretiens reprendront le mois prochain. Si l'on parvient à un régime international satisfaisant, c'est avec plaisir que nous nous y soumettrons, comme l'a fait remarquer le Ministre.

Le sénateur Flynn: Et que vous modifierez la Loi?

M. Macgillivray: Oui. Je crois que le capitaine Hurcomb citait tout à l'heure des propos qu'a tenus le Ministre en ce sens.

M. Langelier a aussi demandé que la date d'entrée en vigueur des dispositions relatives à la caisse soit fixée par ordonnance, afin que nous ayons le temps d'étudier le programme «CRISTAL» (contrat concernant un supplément provisoire de la responsabilité des pétroliers à l'égard de la pollution par le mazout), et il a fait remarquer que les Canadiens ne pourraient pas bénéficier de ce programme, en raison de la responsabilité illimitée que nous avons établie. Je n'ai pas bien compris cela, car il me semble clair que le projet de loi prévoit une limitation de la responsabilité. Toutefois, pour ce qui est de remettre à une date ultérieure l'entrée en vigueur des dispositions relatives à la caisse, j'en parlerai au Ministre. Vous savez sans doute que le programme «CRISTAL» n'a été élaboré qu'une fois que le projet de loi était déjà à l'étude au comité de la Chambre, et c'est là, bien sûr, une possibilité que nous n'avons pas envisagée au moment de la rédaction du texte.

M. Phillips a demandé que l'on modifie le projet de loi de façon à empêcher que l'on ne puise dans la caisse pour donner suite aux demandes de remboursement des dégâts provoqués par des polluants autres que les hydrocarbures, tant que l'on n'aura pas prévu un régime de versements à la caisse à l'égard de ces autres polluants. Je ne peux vous dire ce qu'il en sera, mais je porterai cette question à l'attention du Ministre. M. Phillips a proposé en outre que les exceptions mentionnées au paragraphe (1) de l'article 744 valent

aussi en ce qui concerne la caisse — autrement dit, que l'on ne puisse pas puiser dans la caisse pour rembourser des pertes résultant de ces cas exceptionnels. Mais en fait, l'un des objets de la caisse est précisément de prévoir les cas où les gens n'auront aucun recours en justice et aucun moyen d'être indemnisés de leurs pertes. C'est là un des objets de la création de cette caisse, et je ne crois pas que nous soyons prêts à y apporter des modifications.

Pour ce qui est des versements qui doivent être faits à la caisse lorsque des hydrocarbures sont transportés par bateau plus d'une fois, je doute fort que le Ministre accepte une modification à cet égard, car on a déjà examiné la question.

Lorsqu'on a mis au point l'établissement de cette caisse, on a reconnu que ce ne serait pas un régime idéal. Quoi qu'il en soit, chaque fois que l'on transporte des hydrocarbures dans nos eaux territoriales, cela présente un nouveau danger. Si du pétrole brut arrive à Port Hawkesbury et, après avoir été raffiné, est réexpédié sous forme de mazout, il y a risque de pollution lors de chacune des traversées, et l'on a donc décidé d'imposer un versement pour chacune d'elles. Il est peut-être injuste d'exiger un versement pour une cargaison de pétrole qui ne sera transportée dans nos eaux, disons, que sur une distance de 20 milles, au même titre que pour une autre cargaison qui fera tout le trajet de Montréal aux Grands Lacs, ce qui représente une distance considérable. Mais il est impossible d'avoir un programme parfait. On reconnaît qu'une telle mesure pourrait avoir des répercussions économiques sur l'industrie pétrolière, et l'on s'est engagé à ne pas fixer par décret ministériel le montant des versements à la caisse sans avoir au préalable étudié l'aspect économique du problème et, sans doute, eu des entretiens avec l'industrie intéressée.

M. Phillips a aussi proposé que les fonds disponibles dans la caisse ne puissent pas dépasser un certain montant—de 10 millions de dollars, disons. Cela avait fait au comité de la Chambre l'objet d'une recommandation qui a été portée à l'attention du Ministre, et rejetée. Il nous est impossible de prévoir combien la caisse renfermera, et si elle ne se remplit qu'à raison, tout au plus, de 3 millions de dollars par an—même si l'on impose le versement de 15 cents par tonne—, je doute fort qu'elle prenne des proportions exagérées avant que nous n'ayons l'occasion d'abaisser le montant des versements ou de les supprimer complètement pendant quelque temps.

Le capitaine Hurcomb a proposé que la négligence d'une tierce personne constitue une infraction. Nous venons de parler de cette question, et, à mon avis, une telle mesure serait entièrement contraire à nos objectifs.

Il demande—et c'est, là encore, une question qui a déjà été abordée—que le chargeur ait droit de recours contre l'armateur en cas de négligence de la part de ce dernier, et seulement si ce dernier est responsable. J'ai pris cela en note, et je crois qu'il serait sans doute préférable, si les deux parties sont assurées, si aucune n'est coupable, et si toutes deux ont les moyens de payer, de considérer qu'elles ont une responsabilité civile égale.

J'ai déjà parlé de la question de la compatibilité entre notre loi et celle des États-Unis. Il n'est pas nécessaire d'introduire dans le projet de loi une disposition qui nous permette de négocier avec les États-Unis, car rien ne nous empêche de le faire de toute façon. Nous examinerons la possibilité d'introduire une clause équivalente à celle qui a été proposée au comité américain, et que nous a lue le capitaine Hurcomb.

Pour ce qui est de la preuve d'acquiescement des droits à l'égard des navires américains qui traversent les eaux canadiennes, il peut s'agir bien sûr de navires qui traversent nos eaux intérieures, nos lacs, ou qui passent dans nos eaux territoriales, au large des côtes. Nous nous sommes bien rendu compte que nous aurions des difficultés sur le plan international si nous exigeons un versement à la caisse à l'égard des navires qui passent au large de nos côtes. En effet, toute obligation de fournir une preuve d'acquiescement des droits ferait certainement l'objet de critiques violentes, car elle serait qualifiée de violation du droit de traversée pacifique d'une mer territoriale. Toutefois, la situation est différente dans le cas des eaux intérieures, et nous étudierons la question.

Le sénateur Flynn: Que nous exigeons ou non la présentation du certificat, ne pensez-vous pas que la responsabilité demeurerait la même, et que le gouvernement, ou tout citoyen canadien, pourraient intenter un procès à l'égard d'un navire qui aurait déversé un polluant en dehors de nos eaux mais aurait provoqué des dégâts sur nos côtes ou sur notre territoire?

M. Macgillivray: Nous sommes peut-être là en présence d'une difficulté, si nous nous reportons à la clause d'application—il s'agit du paragraphe (2) de l'article 736, à la page 3. Le règlement est censé être applicable aux eaux canadiennes autres que les eaux artiques, et aux navires qui traversent ces eaux.

Je ne suis pas certain que cela exclue les réclamations dans le cas du déversement de pétrole en dehors de nos eaux.

Le sénateur Flynn: Je vois bien que l'article 737 ne vaudrait pas en dehors du territoire canadien, mais il n'y a pas de distinction de la sorte à l'article 743.

M. Macgillivray: Je ne suis pas certain que cela exclue les réclamations dans les cas où l'incident qui provoque le déversement se produit en dehors des eaux canadiennes, mais où le polluant cause des dégâts à l'intérieur du Canada.

Le sénateur Flynn: Du point de vue de l'exécution de la loi, il s'agit là, je crois, d'une question très importante. Pourrais-je vous demander de vous assurer auprès des fonctionnaires du ministère de la Justice ou d'ailleurs de la portée de cet article?

M. Macgillivray: Oui, monsieur; je demanderai l'avis des juristes à cet égard.

Je crois que j'ai traité de toutes les questions qui avaient été abordées, à l'exception des propositions faites par M. Lewtas au nom de l'*Imperial Oil*. J'ai répondu dans une certaine mesure à sa proposition relative à l'article 744: il s'agissait de l'addition d'un paragraphe (6) aux termes duquel le chargeur aurait droit de recours contre l'armateur si ce dernier s'était rendu coupable de négligence. Mais il y a dans son projet de modification une clause...

Le sénateur Rattenbury: De quelle modification parlez-vous?

M. Macgillivray: Il s'agit d'une modification de l'article 744 proposée par M. Lewtas: l'addition d'un nouveau paragraphe (6).

Le président suppléant: Elle figure à l'Annexe A.

M. Macgillivray: M. Lewtas a dit qu'à son avis, s'il y a faute de la part de l'armateur ou de ses employés et pas de la part du chargeur, ce dernier devrait avoir droit de recours contre l'armateur à l'égard des dommages-intérêts qu'il est tenu de payer.

Il y a un aspect de son projet de modification qui pourrait avoir des implications que je ne saisis pas bien clairement. On y dit que cette disposition serait applicable indépendamment des clauses de tout contrat ou charte-partie signés avant son entrée en vigueur. Par conséquent, elle modifierait les chartes-parties existantes qui auraient pu être signées dans un autre pays et conformément aux lois de ce pays. Je ne suis pas certain de ce que cela impliquerait; c'est une question qu'il faudrait étudier attentivement.

L'autre modification qu'a proposée M. Lewtas porte sur le paragraphe (4) de l'article 744, et consisterait à ajouter à l'alinéa d) une mention par laquelle on stipulerait que si, par suite d'une faute qu'il a lui-même commise ou qu'ont commise ses employés, mais dont il avait connaissance, l'armateur perd son droit à une limitation de la responsabilité, le chargeur, lui, conserve ce droit. Au premier abord, cela semble raisonnable.

Le sénateur Flynn: Ce n'est pas l'interprétation que je donne à la première modification—je veux parler du paragraphe (6) de l'article 744. Je crois que ce que l'on y propose, c'est que le chargeur ait droit de recours contre l'armateur, même si ce dernier n'est pas coupable d'erreur ou de négligence. Ce droit n'est pas fonction de la preuve de culpabilité ou de négligence de la part de l'armateur.

M. Macgillivray: En effet; c'est sur ce point que le capitaine Hurcomb n'était pas d'accord.

Le sénateur Flynn: Je proposais que du moins il faille qu'il y ait eu erreur ou négligence de la part de l'armateur, mais cela serait évidemment limité dans une certaine mesure par le droit éventuel de l'armateur d'en appeler à la limitation de la responsabilité. Ce dernier facteur pourrait modifier la situation.

Je voulais faire remarquer que je comprends mal l'une des déclarations de la BP Pétroles Limitée, qui figure à la page 4 du mémoire, et que voici:

Si, en dépit de ce qui précède, le Bill C-2 était adopté dans sa version actuelle, CRISTAL ne s'occuperait pas des réclamations de dommages dus à la pollution présentés par des personnes au Canada.

Je ne vois pas pourquoi il en serait ainsi, tant que le règlement qui créera la caisse des réclamations et imposera des versements à cette caisse ne sera pas en vigueur. La caisse n'existera que du jour où l'on y aura fait des versements.

Le sénateur Rattenbury: J'ai obtenu la réponse à presque toutes mes questions, que M. Macgillivray a d'ailleurs prises en note. A bien des égards, je partage le point de vue que nous a donné M. Phillips dans son exposé, surtout en ce qui concerne les chargeurs, par opposition aux armateurs. Je ne vois pas pourquoi les rédacteurs du projet de loi ont tant insisté sur la responsabilité des chargeurs, de sorte qu'on se trouve en présence d'une double responsabilité. Cette double responsabilité est-elle nécessaire?

Le sénateur Flynn: Oui, en raison de la nature dangereuse de la cargaison: c'est, en quelque sorte, une entreprise conjointe.

Le sénateur Rattenbury: L'un ou l'autre pourrait être responsable, mais pas forcément les deux. Il y a une autre chose que je ne comprends pas bien: pourquoi les rédacteurs du projet de loi ont-ils limité les polluants au mazout et au pétrole, en laissant de côté les produits chimiques et autres polluants possibles?

Le président suppléant: On pourrait répondre à cette question lors de la prochaine séance, monsieur Rattenbury.

Le sénateur Flynn: Le gouverneur en conseil peut établir des règlements à l'égard de l'un ou de plusieurs des polluants mentionnés.

M. Macgillivray: Il y a déjà un règlement à l'égard des hydrocarbures. Nous préparons maintenant un règlement relatif aux eaux d'égouts et aux détritiques.

Le sénateur Rattenbury: En tout cas, la caisse des réclamations est de toute évidence réservée aux hydrocarbures.

M. Macgillivray: On a prévu la possibilité d'établir un règlement qui étendrait, éventuellement à des polluants autres que les hydrocarbures, l'obligation de payer les droits.

Le sénateur Rattenbury: Cela pourrait se faire?

M. Macgillivray: En effet, c'est au point que la caisse des réclamations n'est pas d'accord.

Le sénateur Flynn: En effet, c'est au point que la caisse des réclamations n'est pas d'accord.

Le sénateur Rattenbury: En effet, c'est au point que la caisse des réclamations n'est pas d'accord.

Le sénateur Flynn: En effet, c'est au point que la caisse des réclamations n'est pas d'accord.

Le sénateur Rattenbury: En effet, c'est au point que la caisse des réclamations n'est pas d'accord.

Le sénateur Flynn: En effet, c'est au point que la caisse des réclamations n'est pas d'accord.

Le sénateur Rattenbury: En effet, c'est au point que la caisse des réclamations n'est pas d'accord.

Le sénateur Flynn: En effet, c'est au point que la caisse des réclamations n'est pas d'accord.

Le sénateur Rattenbury: En effet, c'est au point que la caisse des réclamations n'est pas d'accord.

Le sénateur Flynn: En effet, c'est au point que la caisse des réclamations n'est pas d'accord.

Le sénateur Rattenbury: En effet, c'est au point que la caisse des réclamations n'est pas d'accord.

Le sénateur Flynn: En effet, c'est au point que la caisse des réclamations n'est pas d'accord.

Le sénateur Rattenbury: En effet, c'est au point que la caisse des réclamations n'est pas d'accord.

Le sénateur Flynn: En effet, c'est au point que la caisse des réclamations n'est pas d'accord.

Le sénateur Rattenbury: En effet, c'est au point que la caisse des réclamations n'est pas d'accord.

Le sénateur Flynn: En effet, c'est au point que la caisse des réclamations n'est pas d'accord.

Le sénateur Rattenbury: En effet, c'est au point que la caisse des réclamations n'est pas d'accord.

M. Macgillivray: Oui.

Le sénateur Rattenbury: J'ajouterai que j'étais d'accord avec l'un des témoins, qui a fait remarquer que l'inauguration du programme «CRISTAL» était prévue pour le 1^{er} avril, et que l'on pourrait peut-être proclamer l'entrée en vigueur des articles pertinents du projet de loi à cette même date. C'est tout ce que j'avais à dire pour le moment, monsieur le président.

Le président suppléant: Merci, monsieur Rattenbury. Je suis certain qu'à notre prochaine réunion, M. Macgillivray pourra répondre à vos questions.

Si cela convient aux membres du Comité, notre prochaine réunion pourrait-elle avoir lieu mercredi prochain, à 10 heures du matin?

Des voix: D'accord.

La séance est levée.

M. Macgillivray: Nous sommes peut-être en présence d'une situation qui nous amène à la clause d'application. Il s'agit du paragraphe (2) de l'article 334, à la page 1. Le règlement est censé être applicable aux eaux contaminées dans les zones d'habitation et aux zones qui sont destinées à être utilisées pour des fins d'habitation.

M. Macgillivray: Nous sommes peut-être en présence d'une situation qui nous amène à la clause d'application. Il s'agit du paragraphe (2) de l'article 334, à la page 1. Le règlement est censé être applicable aux eaux contaminées dans les zones d'habitation et aux zones qui sont destinées à être utilisées pour des fins d'habitation.

M. Macgillivray: Nous sommes peut-être en présence d'une situation qui nous amène à la clause d'application. Il s'agit du paragraphe (2) de l'article 334, à la page 1. Le règlement est censé être applicable aux eaux contaminées dans les zones d'habitation et aux zones qui sont destinées à être utilisées pour des fins d'habitation.

M. Macgillivray: Nous sommes peut-être en présence d'une situation qui nous amène à la clause d'application. Il s'agit du paragraphe (2) de l'article 334, à la page 1. Le règlement est censé être applicable aux eaux contaminées dans les zones d'habitation et aux zones qui sont destinées à être utilisées pour des fins d'habitation.

M. Macgillivray: Nous sommes peut-être en présence d'une situation qui nous amène à la clause d'application. Il s'agit du paragraphe (2) de l'article 334, à la page 1. Le règlement est censé être applicable aux eaux contaminées dans les zones d'habitation et aux zones qui sont destinées à être utilisées pour des fins d'habitation.

M. Macgillivray: Nous sommes peut-être en présence d'une situation qui nous amène à la clause d'application. Il s'agit du paragraphe (2) de l'article 334, à la page 1. Le règlement est censé être applicable aux eaux contaminées dans les zones d'habitation et aux zones qui sont destinées à être utilisées pour des fins d'habitation.

M. Macgillivray: Nous sommes peut-être en présence d'une situation qui nous amène à la clause d'application. Il s'agit du paragraphe (2) de l'article 334, à la page 1. Le règlement est censé être applicable aux eaux contaminées dans les zones d'habitation et aux zones qui sont destinées à être utilisées pour des fins d'habitation.

M. Macgillivray: Nous sommes peut-être en présence d'une situation qui nous amène à la clause d'application. Il s'agit du paragraphe (2) de l'article 334, à la page 1. Le règlement est censé être applicable aux eaux contaminées dans les zones d'habitation et aux zones qui sont destinées à être utilisées pour des fins d'habitation.

M. Macgillivray: Nous sommes peut-être en présence d'une situation qui nous amène à la clause d'application. Il s'agit du paragraphe (2) de l'article 334, à la page 1. Le règlement est censé être applicable aux eaux contaminées dans les zones d'habitation et aux zones qui sont destinées à être utilisées pour des fins d'habitation.

M. Macgillivray: Nous sommes peut-être en présence d'une situation qui nous amène à la clause d'application. Il s'agit du paragraphe (2) de l'article 334, à la page 1. Le règlement est censé être applicable aux eaux contaminées dans les zones d'habitation et aux zones qui sont destinées à être utilisées pour des fins d'habitation.

M. Macgillivray: Nous sommes peut-être en présence d'une situation qui nous amène à la clause d'application. Il s'agit du paragraphe (2) de l'article 334, à la page 1. Le règlement est censé être applicable aux eaux contaminées dans les zones d'habitation et aux zones qui sont destinées à être utilisées pour des fins d'habitation.

M. Macgillivray: Nous sommes peut-être en présence d'une situation qui nous amène à la clause d'application. Il s'agit du paragraphe (2) de l'article 334, à la page 1. Le règlement est censé être applicable aux eaux contaminées dans les zones d'habitation et aux zones qui sont destinées à être utilisées pour des fins d'habitation.

M. Macgillivray: Nous sommes peut-être en présence d'une situation qui nous amène à la clause d'application. Il s'agit du paragraphe (2) de l'article 334, à la page 1. Le règlement est censé être applicable aux eaux contaminées dans les zones d'habitation et aux zones qui sont destinées à être utilisées pour des fins d'habitation.

M. Macgillivray: Nous sommes peut-être en présence d'une situation qui nous amène à la clause d'application. Il s'agit du paragraphe (2) de l'article 334, à la page 1. Le règlement est censé être applicable aux eaux contaminées dans les zones d'habitation et aux zones qui sont destinées à être utilisées pour des fins d'habitation.

M. Macgillivray: Nous sommes peut-être en présence d'une situation qui nous amène à la clause d'application. Il s'agit du paragraphe (2) de l'article 334, à la page 1. Le règlement est censé être applicable aux eaux contaminées dans les zones d'habitation et aux zones qui sont destinées à être utilisées pour des fins d'habitation.

M. Macgillivray: Nous sommes peut-être en présence d'une situation qui nous amène à la clause d'application. Il s'agit du paragraphe (2) de l'article 334, à la page 1. Le règlement est censé être applicable aux eaux contaminées dans les zones d'habitation et aux zones qui sont destinées à être utilisées pour des fins d'habitation.

M. Macgillivray: Nous sommes peut-être en présence d'une situation qui nous amène à la clause d'application. Il s'agit du paragraphe (2) de l'article 334, à la page 1. Le règlement est censé être applicable aux eaux contaminées dans les zones d'habitation et aux zones qui sont destinées à être utilisées pour des fins d'habitation.

APPENDICE «A»

AMENDEMENTS PROPOSÉS AU BILL C-2

I

Ajoutez le paragraphe suivant à l'Article 744

«6) Lorsqu'il est allégué qu'une responsabilité civile a été encourue sous l'Article 743 par la personne ou les personnes visées à l'alinéa a) ou à l'alinéa b) du paragraphe 4 du présent Article et lorsque la responsabilité de cette personne ou de ces personnes est limitée sous l'Article C de ce paragraphe 4, et que plusieurs réclamations sont faites ou appréhendées relativement à cette responsabilité un juge de la Cour Fédérale peut, à la requête de cette ou ces personnes fixer le montant de la responsabilité et répartir ce montant proportionnellement entre les différents réclamants; ce juge peut arrêter toutes procédures pendantes devant une cour relativement à la même affaire et procéder de la façon et sous réserve des règlements que la cour juge convenables, pour rendre les personnes intéressées parties aux procédures, pour exclure tous réclamants qui ne se présentent pas dans un certain délai, pour exiger des garanties de la ou des personnes visées à l'alinéa a) ou b) du paragraphe 4 du présent Article et quant au paiement des frais. En répartissant selon le présent Article le montant auquel a été fixé la responsabilité de la ou des personnes visées à l'alinéa a) ou b) du paragraphe 4 du présent Article, la cour peut, compte tenu de toutes réclamations qui peuvent subséquentement être établies devant un tribunal hors du Canada relativement à cette responsabilité remettre à plus tard la répartition de la partie du montant qu'elle estime appropriée.»

«7) Si, avant la distribution du fonds la ou les personnes visées à l'alinéa a) ou b) du paragraphe 4 de cet Article, leurs préposés ou mandataires, ou toute personne qui leur fournit l'assurance ou autre preuve de solvabilité ont, à la suite du déversement de polluants dans des eaux auxquelles la présente Partie s'applique, versé une indemnité pour la perte ou les dommages réels subis par ceux auxquels réfère l'alinéa d) du paragraphe 1 de l'article 743, cette ou ces personnes sont subrogées à concurrence du montant qu'elles ont payé aux droits que la personne indemnisée aurait eus aux termes de l'Article 743; pour autant qu'ils soient raisonnables les frais et dépenses encourus et les sacrifices consentis volontairement par la ou les personnes visées à l'alinéa a) ou b) du paragraphe 4 du présent Article aux fins d'éviter ou de réduire une pollution lui confèrent sur le fonds des droits équivalents à ceux des autres créanciers si ces frais et dépenses ont été relatifs à toutes mesures autorisées par le gouverneur en conseil.»

«8) Lorsque la ou les personnes visées à l'alinéa a) ou b) du paragraphe 4 du présent Article après le déversement d'un polluant dans des eaux auxquelles la présente Partie s'applique, constituent un fonds en application du paragraphe 6 du présent Article et sont en droit de limiter leur responsabilité,

a) Aucun droit à indemnisation sous l'alinéa c) ou d) du paragraphe 1 de l'Article 743 né du déversement d'un polluant dans des eaux auxquelles la présente Partie s'applique ne peut être exercé sur d'autres biens de cette ou ces personnes.

b) La cour ordonnera la libération du navire ou autre bien appartenant à cette ou ces personnes, saisi à la suite d'une demande en réparations pour leurs frais et dépenses et pour la perte ou les dommages réels auxquels il est référé à l'Article 743 causés par le même événement, et agira de même à l'égard de toute caution ou autre garantie déposée en vue d'éviter une telle saisie.»

II

Les dispositions suivantes devraient être ajoutées à l'Article 745

A la fin du paragraphe 2

«Dans tel cas, le Défendeur peut, qu'il y est eu ou non faute ou complicité réelle du propriétaire du navire ou des propriétaires du polluant tel que décrit à l'alinéa a) ou b) du paragraphe 1 du présent Article, se prévaloir des limites de responsabilité prévues au paragraphe 4 de l'Article 744. Le Défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire du navire ou le propriétaire du polluant aurait invoqués en vertu du paragraphe 1 de l'Article 744. Le Défendeur peut par surcroît se prévaloir du fait que les dommages par pollution résultent d'une faute intentionnelle du propriétaire du navire lui-même ou du propriétaire du polluant, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire du navire ou le propriétaire du polluant. Le Défendeur peut dans tous les cas obliger le propriétaire du navire ou le propriétaire du polluant ou les deux selon le cas à se joindre à la procédure.»

3. «L'assureur ou toute personne dont émane la garantie financière peut constituer un fonds conformément au paragraphe 6 de l'Article 744 aux mêmes conditions et avec les mêmes effets que si le fonds était constitué par la ou les personnes auxquelles on y réfère. Un tel fonds peut être constitué même en cas de faute ou complicité réelle de cette ou ces personnes mais la constitution ne porte pas atteinte, dans ce cas, aux droits qu'ont les victimes vis-à-vis de cette ou ces personnes.»

APPENDICE «B»

MÉMOIRE de «*The Petroleum Association for the Conservation of the Canadian environment (PACE)*» présenté au Comité spécial de la Chambre des Communes sur la Pollution de l'environnement, concernant le Bill C-2, Loi modifiant la Loi sur la Marine marchande du Canada.

PACE

I. PACE est une Association groupant les compagnies pétrolières canadiennes suivantes:

BP Oil Limited

Golden Eagle Canada Limited

Gulf Oil Canada Limited

Husky Oil Ltd.

Imperial Oil Limited

Irving Oil Ltd.

Pacific Petroleum Ltd.

Petrofina Canada Ltd.

Shell Canada Limited

Standard Oil Company of British Columbia Limited

Sun Oil Company Limited

Texaco Canada Limited

Les objectifs de l'Association sont exposés dans l'Appendice A ci-joint, mais en résumé ils concernent les problèmes d'environnement se rapportant à l'industrie du pétrole au Canada.

2. Les membres de L'Association sont responsables dans une proportion de plus de 90 p. 100 du total des importations et du transport maritime des produits pétroliers du Canada. Il est également significatif de noter que leur approche aux problèmes canadiens de l'environnement est influencée par le fait que ces compagnies représentent—par leurs employées, détaillants et agents—plus de 90,000 familles vivant dans ce pays.

3. Les compagnies ont démontré leur intérêt au sujet de l'environnement canadien non seulement par la création de cette Association, mais aussi de façon plus tangible en dépensant dans la lutte contre la pollution plus de \$90,000,000 au cours des cinq dernières années. C'est dans cette disposition d'esprit qu'ils ont étudié le Projet de loi C-2, mais, en se basant sur leur expérience collective concernant les problèmes de cette nature, ils considèrent comme étant leur responsabilité de rappeler aux membres de ce Comité que, pour une compagnie pétrolière, le coût du contrôle de la pollution se traduit en définitive en coût de production, et par conséquent selon notre système de concurrence économique il en résulte que les prix des produits pétroliers s'en trouvent inévitablement accrus. En évaluant la portée économique de ce Projet de loi, nul d'entre nous ne peut se permettre de ne pas tenir compte de ses répercussions sur les Canadiens qui utilisent les produits pétroliers.

L'intérêt de l'Association

4. Les membres de cette Association appuient les objectifs du Projet de loi C-2. Ils désirent souligner en particulier l'importance de la prévention d'un déversement accidentel comme étant la

meilleure méthode de combattre la pollution. A cette fin, ils s'engagent à coopérer pour l'application de tous les règlements raisonnables élaborés en vue d'imposer des normes élevées concernant l'équipement et les méthodes à employer. Ils vont même jusqu'à proposer la préparation d'un plan d'action applicable en cas d'urgence nationale, afin d'assurer que dans l'éventualité d'un incident majeur, on puisse immédiatement disposer de la manière la plus efficace des ressources du gouvernement et de l'industrie en fait de matériel, de personnel et de techniques.

5. L'Association admet également que les dispositions de projet de loi concernant les indemnités devraient être d'un caractère généreux quant aux risques couverts. Elles devraient prévoir le remboursement de toutes les pertes et dépenses directes, y compris les frais de nettoyages nécessaires dans un cas de pollution. Cependant, c'est la méthode d'application de ces mesures de compensation qui nous préoccupe. Les articles qui suivent dans le présent mémoire exposeront les motifs d'une telle préoccupation.

6. Bien que la plupart des membres de cette Association possèdent aussi des intérêts dans les navires à titre de propriétaires ou d'affréteurs, ce n'est qu'à titre de propriétaires de cargaison qu'ils font des suggestions, et les commentaires du présent mémoire tiennent compte de ce fait. Cette restriction, toutefois, ne diminue en rien l'importance des sujets qui y sont traités. Les compagnies reconnaissent que les propriétaires de cargaison sont précisément l'objet de celles des dispositions particulières qui font de ce projet de loi une innovation radicale dans la loi maritime—telles sont les mesures qui rendraient les propriétaires de cargaison financièrement responsables des dommages causés à autrui à la suite d'un désastre maritime.

Assurance

7. Ce mémoire prend pour acquis certains faits nécessaires concernant le problème de l'assurance. Au fil des années, l'expansion du transport par mer a toujours coïncidé avec une évolution parallèle dans le domaine de l'assurance maritime. Aucun propriétaire de navire quelque peu avisé n'entreprendrait un voyage sans être pleinement assuré. Nous comprenons que les assureurs ont déjà fait des représentations à ce Comité à l'effet que les bateaux-citernes ne soient pas assurables dans les eaux canadiennes à moins que les responsabilités imposées aux propriétaires de navires par les nouveaux articles 743 et 744 ne soient modifiés conformément aux suggestions qu'ils présentent. Comme la méthode la plus équitable de partager le fardeau financier est celle d'une assurance contractée par les propriétaires de navires, nous recommandons qu'aucune des modifications suggérées ne soit effectuée sans que son opportunité n'ait été clairement établie. Toutefois nous devons présumer que toutes les modifications dont la nécessité a été effectivement prouvée seront faites. Toute autre façon d'agir serait extrêmement préjudiciable à l'industrie canadienne du pétrole, car il est fort improbable qu'un bateau-citerne fasse un voyage dans les eaux canadiennes sans être assuré.

Nature de notre proposition

8. Le projet de loi C-2 adopte le principe—et en cela il va bien plus loin que toute convention internationale applicable—que les victimes de la pollution marine doivent être pleinement indemnisés. Les propriétaires de navires vont de ce fait porter une lourde responsabilité, mais forcément jusqu'à concurrence seulement des montants auxquels ils peuvent limiter leur responsabilité selon les

principes du droit maritime traditionnel (et à ce sujet nous comprenons que la présente clause de limitation contenue dans le Projet de loi sera modifiée afin de correspondre à l'expression historique de «faute ou lien de droit»). De plus, et pour respecter le principe de pleine compensation, le Projet de loi propose qu'il y ait des contributions de la part des propriétaires de cargaison, et cela grâce à deux concepts de responsabilité radicalement nouveaux:

Responsabilité primaire de cargaison

La responsabilité primaire de cargaison signifierait que le propriétaire de la cargaison aurait envers les victimes de la pollution la même responsabilité que le propriétaire du navire, et cela conjointement et solidairement.

Responsabilité secondaire de cargaison

La responsabilité secondaire de cargaison signifierait que les propriétaires de cargaison maintiendraient un fonds de réclamations contre la pollution maritime, afin d'assurer pleine compensation, jusqu'à la limite de ce qui n'est pas obtenu du propriétaire du navire ou du propriétaire de la cargaison sous l'empire de la clause de la Responsabilité primaire.

Responsabilité primaire de cargaison

9. Ainsi qu'il a été dit précédemment, les membres de cette Association appuient les objectifs de compensation du projet de loi C-2. Toutefois, ils ne croient pas que pour réaliser ces objectifs, la clause de responsabilité primaire de cargaison soit opportuné. Ils considèrent en effet cette clause étant erronée dans son principe, non nécessaire et irréalisable.

(I) La responsabilité primaire de cargaison est fautive dans son principe, parce qu'elle impute la responsabilité directe pour les dommages à autrui, au propriétaire de la cargaison, lequel, avant même le début du voyage, a cessé d'avoir quelque contrôle que ce soit sur la cargaison, sans parler du navire. Comme question de principe aussi, si l'industrie pétrolière doit être assujettie à quelque responsabilité, indépendamment de toute faute, cette responsabilité devrait être partagée par les diverses compagnies engagées dans cette industrie, selon des portions logiquement réparties entre chacune. La responsabilité d'une compagnie prise en particulier dépendrait de l'utilisation globale qu'elle ferait du transport maritime, plutôt que de la coïncidence du fait que l'une de ses cargaisons s'est par hasard trouvée à être transportée par tel bateau, à tel moment. Essayer de justifier cette responsabilité—comme il a été suggéré devant ce Comité par un officier du ministère des Transports sous le prétexte que...

«On devrait inciter les affrêteurs de navires à choisir des bateaux offrant plus de sécurité...»

démontre un étonnant manque de familiarité avec les marchés mondiaux d'affrètement. Là, tous les bateaux offerts sont censés être dûment assurés et par conséquent en bon état de navigation; les affrêteurs doivent avoir l'habileté d'apprécier rapidement les facteurs pertinents qui leur permettent de choisir le navire qui convient, sans avoir le loisir de l'inspecter convenablement. C'est l'organisme exécutif du gouvernement qui devrait être chargé de l'ap-

plication des mesures spéciales de sécurité et de responsabilité financière exigées par le projet de loi. De plus, la possibilité de transférer une part du fardeau de ses responsabilités sur les épaules d'un propriétaire de cargaison ne pourrait que tendre à rendre moins impérative pour le propriétaire de navire, qui est d'ailleurs seul à pouvoir le faire, la nécessité de maintenir à un niveau élevé les standards de qualité pour son navire et son équipage.

(2) La responsabilité primaire de cargaison est inutile, car les autres clauses du projet de loi assurent que, à toutes fins pratiques, s'il se produit un désastre, le propriétaire du navire va payer les dommages dont il est responsable—jusqu'à la limite de sa responsabilité. Jusqu'à concurrence de ce montant, il est certain d'être assuré—non seulement à cause de la pratique universellement en usage dans la navigation, mais aussi parce que en vertu de l'article 745 proposé il est obligé de prouver qu'il est affectivement assuré.

(3) La responsabilité primaire de cargaison est impraticable en ce qu'elle ne saurait respecter ni l'équité ni la logique dans le partage des responsabilités financières respectives des diverses parties en cause:

a) Le projet de loi ne contient aucune clause spécifique autorisant le propriétaire d'une cargaison qui a effectué un paiement en vertu de l'article 743 à chercher à obtenir un remboursement du propriétaire du navire. Nous avons peine à comprendre pourquoi l'article ne donnerait pas un droit inconditionnel à un tel remboursement, non seulement parce que le propriétaire de la cargaison n'exerce aucun contrôle sur la conduite du voyage, mais aussi parce que, d'après cet article, l'entière responsabilité sera déjà à toute fin pratique assurée par le propriétaire du navire.

b) En vertu de l'article 743 du projet de loi, la responsabilité du propriétaire de la cargaison—dont le rôle est entièrement passif dans ce voyage—varie selon l'habileté du propriétaire du navire à limiter sa propre responsabilité. Il n'y a aucune raison valable pour laquelle la «faute ou l'obligation» du propriétaire du navire devrait affecter la position du propriétaire de la cargaison.

c) Le principe de la responsabilité absolue ou quasi absolue exposerait une compagnie pétrolière prise en particulier à des responsabilités qui, en vertu de critères sociaux valables, ne devraient pas être assumés par une partie qui n'est pas en faute. Par exemple, si un désastre de pollution résulte d'une défectuosité d'une aide à la navigation qui appartient au Gouvernement, il n'est pas raisonnable qu'une compagnie de pétrole particulière, plutôt que le Gouvernement, soit tenue responsable des dommages—néanmoins cela pourrait arriver si à la réclamation de la compagnie contre le Gouvernement celui-ci opposait avec succès une défense basée sur l'une quelconque des exceptions normales de responsabilité.

Responsabilité secondaire de cargaison

10. Pour les raisons indiquées ci-haut, si les compagnies pétrolières doivent être requises de contribuer à la lutte contre la pollution marine, le procédé le plus équitable serait par voie de paiements à une Caisse d'indemnisation des dommages causés qui remplacerait la responsabilité primaire de cargaison, et non pas qui s'ajouterait à celle-ci. L'Association regrette qu'à cette fin le Canada

n'ait pas pu attendre la conclusion d'un accord international satisfaisant qui, en raison d'une participation multinationale, réduirait de façon appréciable les paiements que chaque compagnie serait tenue d'effectuer et éliminerait les ennuyeux problèmes de juridiction et de duplication.

11. Quoi qu'il en soit, l'Association présente les commentaires suivants concernant la Caisse de réclamation de la pollution maritime proposée par le Projet de loi:

(1) Bien que la Caisse doive compenser pour les dommages causés par tout polluant, seuls les propriétaires de cargaison d'huile devront y contribuer. Afin d'éviter cette injustice flagrante, le Projet de loi devrait être amendé, soit de manière à prévoir le paiement de contributions par les propriétaires de cargaisons autres que le pétrole et par les propriétaires de navires transportant des quantités considérables de divers produits polluants, ou bien encore que la Caisse ne soit pas disponible pour compenser pour les désastres causés par ces autres polluants.

(2) La nouvelle législation devrait fixer un montant maximum pour la Caisse. D'après notre expérience, nous croyons qu'une somme de \$10,000,000. conviendrait.

(3) Afin d'éviter que des fonds qui pourraient être utilisés avantageusement dans l'industrie canadienne ne soient gardés inactifs, on devrait instituer un système par lequel les compagnies à responsabilité financière solidement établie ne seraient tenues qu'à s'engager à verser, lorsqu'elles en sont requises, leur quote part des montants nécessaires pour que la Caisse puisse s'acquitter de ses obligations.

(4) Si les contributions à la Caisse doivent être calculées sur la base des cargaisons expédiées, il devrait y avoir un ajustement annuel cumulatif des responsabilités attribuables à chaque compagnie, de sorte que les contributions fournies à la suite de chaque accident soient exactement proportionnelles à l'utilisation du transport maritime faite par la compagnie concernée.

(5) Le règlement devrait définir de façon plus précise ce qu'on entend par la navigation intérieure, en relation avec les contributions à fournir à la Caisse, de telle sorte que les arrêts en cours de route faits durant un voyage ne soient pas considérés comme autant de voyages distincts d'un point à l'autre.

(6) Si, à la suite des représentations faites par les assureurs maritimes, on décidait de faire certaines exceptions quant à la nature absolue de la responsabilité devant être attribuée aux propriétaires de navires, les mêmes exceptions devraient également s'appliquer aux responsabilités relevant de la Caisse. Autrement, il en résulterait que les obligations reconnues comme trop onéreuses pour les assureurs du monde entier se trouveraient à retomber, à travers les opérations de la Caisse, sur les épaules des Canadiens qui utilisent des produits pétroliers. De plus, ces exceptions—telles que actes de guerre, négligence des gouvernements, dommages causés délibérément par des tierces parties, etc.—sont de telle nature que, si on voulait se prévaloir de leur caractère exceptionnel, les dommages subis seraient supportés par la collectivité tout entière, plutôt que par un secteur particulier de cette collectivité.

12. Avant de clore notre discussion sur le projet de Caisse, nous voulons rappeler au Comité que l'industrie pétrolière mondiale semble être à la veille d'établir sa propre Caisse d'indemnisation à base de contributions volontaires provenant de compagnies pétrolières et d'ajouter lorsque nécessaire un supplément à l'indemnisation découlant de la responsabilité primaire de propriétaire du pétrolier. Quand cette mesure, désignée par le sigle CRISTAL, deviendra effective, elle permettra sans doute d'offrir une couverture d'indemnisation plus considérable et à un prix moins élevé que celle de la responsabilité secondaire de cargaison du Projet de loi. Par conséquent, le Comité aurait tout avantage à étudier ce projet avant de recommander l'adoption d'une législation élaborée par un seul pays, aussi radicale que celle qui est contenue dans le Projet de loi C-2 et qui pourrait finalement se révéler comme étant un simple duplication d'une autre forme de couverture.

Conclusion

13. Cette Association par conséquent soumet respectueusement que le Projet de loi C-2 avant d'être adopté devrait être révisé tel que suit:

(1) Les articles 743 et 744 devraient être amendés de façon à éliminer la clause de *Responsabilité primaire de cargaison*, et

(2) les dispositions du projet de loi qui traitent de la *Responsabilité secondaire de cargaison*, par la création d'une Caisse de réclamation contre la pollution maritime, devraient être modifiées tel qu'il est indiqué dans l'article II du présent mémoire;

et que de toutes façons les dispositions relatives à la Responsabilité secondaire de cargaison ne devraient être adoptées qu'à titre de législation temporaire, jusqu'à l'adoption d'une convention internationale acceptable, ou d'une entente au sein de l'industrie pétrolière propre à donner des résultats comparables.

Cette Association désire également louer les autorités de leur intention déclarée de consulter les représentants de l'industrie avant d'arrêter le texte des règlements devant être adoptés sous l'empire de la nouvelle législation.

En conclusion, nous vous référons à notre proposition antérieure pour la création d'un plan de contingentement national; nous réaffirmons notre conviction quant à son importance et nous soulignons que pour le mettre sur pied nos membres sont prêts à coopérer avec le Gouvernement.

Respectueusement soumis,
**THE PETROLEUM ASSOCIATION FOR THE CONSERVATION
 OF THE CANADIAN ENVIRONMENT**

par:

Président

Toronto, Ontario,
 30 novembre, 1970
 APPENDICE A

Objectifs de PACE

a) Co-ordonner tous les efforts au sein de l'industrie pétrolière dans des situations où une action concertée est la méthode la plus

efficace de résoudre les problèmes de l'environnement et lorsque la création d'un plan de contingence, afin de prévenir ou réduire les dommages à l'environnement causés par leurs opérations, est désirable.

(b) Encourager l'échange de données techniques qui favorisera les améliorations de l'environnement et soutiendra les recherches de nouvelles données technologiques dans les domaines de l'environnement et dans les domaines écologiques; et

(c) Créer par cette représentation de l'industrie un lien pour le public en général et les gouvernements relativement à tous les problèmes connexes à la protection de l'environnement et assister le gouvernement, s'il y a lieu, dans l'élaboration de sa politique et les règlements connexes à la protection de l'environnement qui s'appliquent à l'industrie pétrolière.

**BILL C-2—LOI MODIFIANT LA LOI
DE
LA MARINE MARCHANDE DU CANADA**

Memorandum présenté au Comité sénatorial sur les Transports et les Communications:

Nous soumettons à votre attention que, dans le but d'assurer une pleine efficacité au Projet de loi C-2, tel qu'approuvé par la Chambre des Communes le 1 mars 1971, les deux modifications suivantes sont nécessaires:

(1) Un propriétaire de cargaison qui est requis de payer des dommages pour pollution devrait avoir droit à un remboursement du propriétaire du navire qui transportait la cargaison. A cette fin, l'article 744 devrait être amendé en supprimant les cinq dernières lignes du paragraphe (1) et par l'adoption d'un nouveau paragraphe (6), tel que rédigé dans l'Appendice A ci-joint.

(2) Le Projet de loi prévoit que la «faute ou lien de droit» du propriétaire du navire privera le propriétaire de la cargaison de son droit de limiter sa responsabilité. La responsabilité du propriétaire de cargaison ne devrait pas varier selon le degré de blâme personnel qu'on peut imputer au propriétaire d'un navire sur la conduite duquel le propriétaire de la cargaison ne dispose d'aucun contrôle.

L'article 744 devrait par conséquent être amendé par une adjonction au paragraphe (4) (d) tel que décrit dans l'Appendice B ci-joint, afin d'assurer que le propriétaire de la cargaison puisse limiter sa responsabilité, sauf quand il y a eu «faute ou lien de droit» de la part du propriétaire de la cargaison lui-même.

**APPENDICE A
BILL C-2—UNE LOI MODIFIANT LA LOI
DE
LA MARINE MARCHANDE DU CANADA**

Nouvel Article 744 (6) proposé:

744.(6) Le propriétaire d'un polluant de qui quelque frais, dépenses ou dommages sont directement recouverts conformément à l'article 743 possède en retour le droit de recouvrer de même des frais, dépenses ou dommages de tout propriétaire qui en était conjointement et solidairement responsable en vertu dudit article; un tel droit n'est pas subordonné à la preuve de quelque faute ou négligence de la part du propriétaire du navire et il n'est pas affecté par aucune clause qui aurait pu être insérée dans quelque chartre ou contrat avant l'entrée en vigueur de ce paragraphe. Rien dans cette Partie ne sera interprété comme limitant ou restreignant tout autre droit ou recours qu'une personne responsable en vertu de l'article 743 peut avoir contre toute autre personne.

**APPENDICE B
BILL C-2—LOI MODIFIANT LA LOI
DE
LA MARINE MARCHANDE DU CANADA**

Addition proposée à l'Article 744(4) (d)

... excepté que si, dans le cas d'un incident engageant conjointement et solidairement la responsabilité des personnes décrites à l'alinéa (b) il y aura eu telle actuelle «faute ou lien de droit» de la part de l'une mais non de toutes ces personnes, le montant directement recouvrable de l'une quelconque de ces personnes, de la part de qui il n'y a pas eu une telle actuelle «faute ou lien de droit», sera déterminé comme si l'alinéa (c) était applicable.

APPENDICE «C»

CONCERNANT LE BILL C-2, LOI
MODIFIANT LA LOI SUR LA MARINE
MARCHANDE DU CANADA

Observations soumises par BP Pétroles Limitée au Comité permanent des Transports et Communications du Sénat du Canada

ARTICLES 743 ET 744: LIMITES DE LA RESPONSABILITÉ

1. En vertu des dispositions des articles 743 et 744 du Bill C-2, lors de chaque incident isolé, les propriétaires des cargaisons peuvent être tenus responsables jusqu'à concurrence de 14 millions de dollars pour la compensation des dépenses et frais divers, y compris tous les dommages et pertes réels subis par Sa Majesté ou par toute autre personne et provoqués par le déversement d'un polluant et qui ne peuvent être imputés ni à une omission ni à une négligence intentionnelle de la part du navire; et ils pourraient être tenus responsables d'un montant illimité dans le cas d'une omission ou d'une négligence intentionnelle.

Nous estimons que l'on commet non seulement une injustice grave en imposant au propriétaire de la cargaison une responsabilité aussi lourde mais nous affirmons également que celui-ci se trouvera effectivement dans l'impossibilité de s'assurer pour ces montants illimités, étant donné surtout que les propriétaires de navires eux-mêmes seront de toute façon incapables de se faire couvrir par une assurance de ce genre. Nous nous permettons, incidemment, de nous référer à la déclaration faite le 24 novembre 1970, devant le Comité Spécial de la pollution et de l'environnement de la Chambre des Communes, par le représentant du «London Group of Protection and Indemnity Associations» et publiée dans le fascicule No 6:58 des procès-verbaux et témoignages du comité en question, dont voici un extrait:

«... Nous répétons que la capacité du marché de l'assurance mondiale en regard des risques de responsabilité pour dommage dû à la pollution est limité, en tant que chaque navire, chaque accident ou incident, est concerné, à la somme approximative de \$14,000,000.00 U.S. (tenant compte des limites indiquées plus haut). Par conséquent le projet de loi Bill C-2, tel qu'il se lit, et même s'il était le seul, crée des risques de responsabilité qui ne peuvent être entièrement assurés.»

Les honorables sénateurs se rappellent peut-être le témoignage de M. P. N. Miller, de Londres, appelé comme témoin spécial devant votre Comité permanent des Transports et Communications le 27 février 1969 (Fascicule No 6- Premières audiences sur le Bill S-23 intitulé, «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada») et qui déclarait sans équivoque ce qui suit:

«Monsieur, M. Shearer poursuit sa déclaration en affirmant que si cette loi imposait une responsabilité illimitée au propriétaire du navire, celui-ci ne pourrait pas se faire assurer. Quant à notre groupe, nous estimons que le propriétaire du navire ne pourrait se faire assurer pour des risques dépassant les montants que notre groupe et nos réassureurs peuvent couvrir. Ce chiffre peut varier entre 10 et 15 millions de dollars environ, mais au-delà de ce chiffre, le propriétaire du navire ne serait plus assuré, alors que, dans sa version actuelle, votre bill impose une responsabilité illimitée au propriétaire du navire.»

M. Miller déclare plus loin:

«Or toute législation relative à la pollution provoquée par les hydrocarbures va imposer un fardeau supplémentaire. Je suis courtier de ce groupe très important et je le représente ici aujourd'hui. Notre groupe a mené des études très poussées au sein des marchés d'assurance du monde entier et il a déterminé quels sont les montants supplémentaires que l'on pourrait garantir pour ce risque supplémentaire. En nous fondant sur nos études, nous pouvons affirmer avec certitude qu'il y a certains chiffres que ni nous-mêmes ni le marché actuel de l'assurance ne pouvons dépasser. Ces chiffres se situent à la limite d'une responsabilité globale de la pollution proprement dite, soit une responsabilité supplémentaire qui varie entre 10 et 15 millions de dollars ou entre \$71 et \$100 par tonne brute.

«Ce n'est pas parce que nous ne voulions pas assurer ce risque. C'est tout simplement parce que nous ne pouvons pas aller au-delà d'un certain chiffre.»

Si, malgré les représentations soumises par le marché mondial de l'assurance, vous estimez quand même que vous devez tenir les propriétaires des cargaisons individuellement et solidairement responsables des sinistres auxquels se réfère le Bill C-2, et ce, en dépit des diverses objections soulevées contre le concept radical qui consiste à faire supporter la responsabilité par une cargaison passive; on devrait prendre des dispositions non équivoques et offrir au propriétaire de la cargaison le droit de se retourner contre le propriétaire du navire lorsqu'il est prouvé que la faute incombe à ce dernier, alors que la rédaction actuelle du dernier alinéa de l'article 744 (1) laisse encore planer un doute sérieux à ce sujet.

Nous accueillons avec satisfaction l'inclusion dans l'alinéa (b) de l'article 744 (1) de certaines limitations de responsabilité inspirées de celles que l'on trouve dans la Convention Internationale de 1969 sur la Responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, mais nous soulignons que les propriétaires des navires et les propriétaires de cargaisons ne pourraient que s'élever contre les exceptions en question lorsque le déversement du polluant qui a créé la responsabilité a été entièrement causé par les événements prévus aux alinéas b(i) (ii) et (iii) mais non pas par la négligence, même la plus infime, de la part du sinistré. Nous suggérons donc que l'article 744 (1) (b) soit modifié afin de prévoir cette éventualité.

ARTICLES 745 (1): PREUVE DE SOLVABILITÉ

2. L'article 745 (1) stipule que la preuve de solvabilité qui satisfasse le ministre des Transports doit être fournie à la fois par le propriétaire du polluant et par le propriétaire du navire qui transporte ce polluant en vrac à destination ou en provenance d'un lieu quelconque au Canada. Nous estimons qu'il est non seulement inéquitable et injuste, mais aussi un double emploi inutile d'exiger que la responsabilité soit placée sur le propriétaire de la cargaison ou d'exiger de celui-ci de fournir une preuve de solvabilité afin de couvrir le même risque que celui du propriétaire du navire.

ARTICLE 746: CAISSE DES RÉCLAMATIONS DE LA POLLUTION MARITIME

3. Nous comprenons que le Canada ne tienne pas à attendre la conclusion d'une convention internationale satisfaisante sur la responsabilité créée par les dommages dus au déversement des

produits pétroliers, et ce en raison des retards éventuels dans la ratification d'une telle convention par les puissances maritimes. Nous espérons cependant que du fait de la participation multinationale à cette convention, celle-ci retiendrait l'attention de nos législateurs, car elle aurait grandement réduit les indemnités exigées de chaque compagnie et éliminé les problèmes vexatoires de juridiction et de double emploi. Quoi qu'il en soit, l'industrie mondiale du pétrole a fait preuve d'un sens élevé de ses responsabilités en reconnaissant qu'il était à la fois important et urgent de créer son propre fonds temporaire afin de faire face aux responsabilités qui pourraient être créées par suite de sinistres dus au déversement du pétrole en attendant l'application de la convention internationale sur la responsabilité des propriétaires de pétroliers lors des déversements de pétrole et la création d'un fonds supplémentaire financé par les propriétaires des cargaisons.

Notre industrie a déjà annoncé la création d'une caisse de compensation volontaire connu sous le nom de CRISTAL (en anglais: «Contract Regarding Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution») ou le nouvel accord avec les propriétaires des cargaisons porte à 30 millions de dollars l'indemnité qui pourra être versée aux particuliers et aux corporations publiques et privées ainsi qu'aux gouvernements lors de chaque cas de déversement séparé. Cet accord, qui a été signé par les plus grosses sociétés pétrolières du monde entrera en vigueur le 1^{er} avril 1971. Il vient compléter un autre fonds de compensation volontaire qui existait déjà et était connu sous le nom de TOVALOP (en anglais: Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Pollution). Les deux fonds ci-dessus sont à la disposition de tous les propriétaires de pétroliers et sociétés pétrolières et, en fait, comptent parmi leurs participants les plus grosses compagnies de bateaux-citernes et pétrolières du monde.

Nous insistons pour que l'on étudie de près ces deux fonds, notamment au point de vue des avantages qu'ils offrent quant à la disponibilité des fonds destinés à la compensation des dommages dus à la pollution, compensation qui peut atteindre un total de \$30 millions et éliminer donc le besoin à la fois d'une accumulation initiale du fonds et d'une accumulation ultérieure après le règlement d'un sinistre et impose des coûts moins élevés à l'économie canadienne. Nous estimons que l'industrie pétrolière a relevé le défi qui lui a été lancé et qu'elle ne devrait pas être pénalisée comme elle l'est par les dispositions de l'article 757 (1). Les montants versés à la Caisse des réclamations de la pollution maritime ne devraient donc être exigés que de tous les autres intéressés qui expédient par bateau au Canada ou à l'intérieur du Canada des polluants en vrac et qui ne sont pas participants à la caisse de compensation volontaire CRISTAL.

Si, en dépit de ce qui précède, le Bill C-2 était adopté dans sa version actuelle, CRISTAL ne s'occuperait pas des réclamations de dommages dus à la pollution présentés par des personnes au Canada. Cela est dû au fait que, en vertu de la clause IV (b) de l'accord de CRISTAL, la compensation disponible est réduite, entre autres, du montant auquel ont droit les personnes subissant les dommages dus à la pollution en vertu de la loi en vigueur et du fait que le Bill C-2 prévoit nommément une compensation illimitée payable par le propriétaire du navire ou par le propriétaire de la cargaison ou par les deux à la fois et par la Caisse des réclamations de la pollution maritime. Les fonds de CRISTAL ne serviront pas, non plus, à dédommager les propriétaires canadiens des cargaisons qui peuvent être tenus responsables en application du Bill C-2, étant donné que

ces fonds sont destinés à régler les réclamations présentées par les personnes qui subissent des dommages dus à la pollution.

Par conséquent, dans sa version actuelle, l'adoption en question du Bill C-2 a pour effet de priver les résidents du Canada des avantages offerts par le fonds CRISTAL et signifie, en fait, que la totalité du coût des compensations des sinistres tombant sous la juridiction du Canada devra être assumée par les Canadiens au lieu d'être répartie dans le monde entier.

Nous estimons par ailleurs que l'on devrait prendre les dispositions appropriées afin que les articles 746 à 760 du Bill C-2 traitant de la Caisse des réclamations de la pollution maritime entrent en vigueur à une date différente de celle des autres stipulations de ce Bill. En procédant ainsi, on pourrait retarder l'application des articles en question pour donner au gouvernement l'occasion d'étudier le fonctionnement de CRISTAL et de déterminer si cette formule conviendrait aux Canadiens comme mesure transitoire, en attendant la ratification d'une convention internationale.

Le tout respectueusement soumis
Le vice-président, secrétaire et conseiller général
Jean Langelier, C.R.
BP OIL LIMITED – BP PÉTROLES LIMITÉE

«CRISTAL»

Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution

(Contrat relatif à une caisse provisoire pour la compensation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.)

Préambule

Les signataires du présent contrat représentent diverses compagnies pétrolières ainsi que l'Institut des Compagnies Pétrolières pour la Compensation de la Pollution Marine, Limitée, organisme constitué et existant en vertu des Bermudes (et ci-après appelé «l'Institut».)

Les signataires reconnaissent que les sinistres maritimes impliquant des pétroliers transportant des cargaisons d'hydrocarbures en vrac peuvent causer, à l'occasion, des dommages de pollution étendus provoqués par la fuite ou le déversement des hydrocarbures dans la mer. Ils estiment que l'on peut réduire la fréquence des événements de cette nature en imposant des responsabilités accrues aux propriétaires de pétroliers et c'est pourquoi ils se déclarent nettement en faveur de la ratification par tous les pays du monde de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles, le 29 novembre 1969 (et ci-après désignée sous l'abréviation «CRC»)

Les signataires reconnaissent par ailleurs que, dans certains cas, les personnes subissant les dommages dus à la pollution pourraient être incapables, même après la signature de la CRC ainsi qu'en vertu des régimes juridiques actuels) de recouvrer une compensation adéquate pour les dommages provoqués par la pollution.

En conséquence, les signataires préconisent fortement, en plus de la ratification de la CRC, l'adoption et la ratification par tous les pays du monde d'une Convention destinée à créer une Caisse internationale de compensation un organisme équivalent qui permet-

trait aux personnes subissant des dommages dûs à la pollution (et pour lesquels un propriétaire de pétrolier pourrait être tenu responsable en application de la CRC), de pouvoir bénéficier d'une compensation supplémentaire dépassant les limites imposées par la CRC. De plus, en attendant l'application de cette Convention, les signataires décident de créer par contrat le moyen de verser une compensation supplémentaire des dommages dûs à la pollution qui dépasseraient les limites de responsabilité offertes actuellement sous les régimes juridiques existants, y compris «TOVALOP» (Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution: Compensation volontaire des propriétaires de pétroliers concernant la responsabilité de la Pollution par les hydrocarbures) et au-delà des limites qui seront applicables en vertu de la CRC, lorsque celle-ci entrera en vigueur.

Compte tenu des considérations ci-dessus, les Parties qui, à la date de ce 14 janvier 1971, ont signé le présent Contrat et les Compagnies Pétrolières qui en deviendront ultérieurement parties ont convenu et conviennent expressément par les présentes que l'Institut est tenu de payer la compensation supplémentaire mentionnée ci-dessus et que les compagnies pétrolières parties aux présentes assureront la disponibilité des fonds destinés au paiement de cette compensation sous réserve des termes et conditions qui suivent:

1. Définitions

Aux fins du présent contrat, y compris le Préambule:

(A) «Navire» signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, qui transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

(B) «Personne» signifie toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un État et ses subdivisions politiques.

(C) «Propriétaire» signifie la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété. Toutefois, dans le cas de navires qui sont propriété d'un État et exploités par une compagnie qui, dans cet État, est enregistrée comme étant l'exploitant des navires, l'expression «propriétaire» désigne cette compagnie.

(D) «Hydrocarbures» signifie tous hydrocarbures persistants, notamment le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde, l'huile de graissage et l'huile de baleine, qu'ils soient transportés à bord d'un navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire.

(E) «Dommage par pollution» signifie toute perte ou tout dommage extérieur au navire transportant des hydrocarbures causé par une contamination résultant d'une fuite ou de rejet d'hydrocarbures, où que se produise cette fuite ou ce rejet, et comprend le coût des mesures de sauvegarde et toute perte ou tout dommage causés par lesdites mesures.

(F) «Mesures de sauvegarde» signifie toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution.

(G) «Événement» signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution.

(H) «Compagnie pétrolière» signifie toute personne engagée dans la production, le raffinage ou la commercialisation des

hydrocarbures ou dont les affiliés sont engagés dans l'une ou l'autre de ces activités.

(I) «Recettes d'hydrocarbure brut/carburant» signifie l'hydrocarbure brute reçue par une compagnie pétrolière pour être traitée et qui a été transportée en totalité ou en partie par navire de son point d'origine jusqu'aux raffineries et le carburant reçu par cette compagnie à une de ses installations pour être entreposé et distribué et qui a été transporté par navire sur la totalité ou sur une partie du parcours entre le point de manufacture et la dite installation.

(J) «Année de Contrat» signifie toute période de douze mois à partir de la Date Effective (telle que stipulée à la clause III (A) ci-dessous) ou tout anniversaire de cette date.

(K) «Compagnie pétrolière signataire» signifie: (i) toute Compagnie Pétrolière qui est l'une des premières signataires du présent Contrat, y compris toute Compagnie Pétrolière affiliée à la dite Compagnie et qui, avant la Date effective, est désignée par la Compagnie en question comme étant désireuse de devenir Partie à la présente et (ii) toute compagnie pétrolière qui devient Partie à la présente après l'acceptation d'une demande signée par elle en vertu de la clause (II) (B) ci-dessous, y compris toute Compagnie Pétrolière affiliée à la dite Compagnie et qui, à la date de cette demande, aura été désignée par cette dernière comme étant désireuse de devenir Partie à la présente.

II. Conditions générales

(A) Toute compagnie pétrolière de n'importe quel pays du monde qui consent à être liée par le présent contrat et à devenir actionnaire de l'Institut et à se conformer aux règlements et procédures de ce dernier peut devenir Compagnie Pétrolière signataire du présent contrat.

(B) Toute compagnie pétrolière qui n'est pas l'une des premières signataires du présent contrat et qui n'a pas été désignée par une première signataire comme étant désireuse d'en devenir signataire pourra devenir compagnie pétrolière signataire après l'acceptation, par l'Institut, d'une demande présentée selon la formule jointe aux présentes et intitulée «Formule A».

(C) Les obligations d'une compagnie pétrolière soumise au présent contrat sont exclusivement assumées par l'Institut.

III. Date effective et durée

(A) Le présent contrat entre en vigueur à une date retenue et annoncée par l'Institut à ses actionnaires (et ci-après appelée «Date effective») et cette date doit être aussi rapprochée que possible de la date à laquelle l'Institut aura déterminé que, pendant la première année civile précédant l'année civile au cours de laquelle cette détermination aura été faite, les recettes d'hydrocarbure brut et de carburant de toutes les compagnies pétrolières signataires du présent contrat à la date de ladite détermination représentent au moins 50 p. 100 des recettes d'hydrocarbure brut et de carburant de toutes les compagnies pétrolières pendant l'année précédente mentionnée ci-dessus.

(B)-(i) Toute compagnie pétrolière qui devient signataire des présentes, antérieurement au 6 octobre 1974, sera liée par les dispositions prévues aux présentes et ce, à partir de la date où elle en devient signataire et jusqu'au 6 octobre 1974 et, par la suite, pour des périodes successives d'une année à partir du 6 octobre 1974, -à

moins d'avoir donné un préavis écrit de son intention de s'en retirer et ce, avant le 1^{er} avril 1974 ou avant le 1^{er} avril de chaque période annuelle suivante, ledit retrait devenant effectif le 6 octobre qui suit la date à laquelle ledit préavis aura été signifié.

(ii) Toute compagnie pétrolière qui devient signataire des présentes après le 6 octobre 1974 sera liée par les dispositions prévues aux présentes à partir de la date à laquelle elle en devient signataire et jusqu'au 6 octobre qui suit cette dernière date et, par la suite, pour des périodes d'une année commençant à partir du 6 octobre 1974 et de chaque anniversaire des présentes, à moins d'avoir donné à l'Institut un préavis écrit de son retrait antérieurement au 1^{er} avril d'une période annuelle quelconque mentionnée ci-dessus, le dit retrait ne devenant effectif que le 6 octobre qui suit la date à laquelle ledit préavis aura été signifié.

(C) Nonobstant les stipulations de la Clause III (B):

(1) Le présent contrat se termine (i) à la fin de deux années de contrat à partir de la date effective à moins que, à n'importe quelle date comprise dans ladite période de deux ans, l'Institut ne détermine et n'annonce à ses actionnaires que, pendant la première année civile précédant l'année civile au cours de laquelle la détermination aura été faite, le total des recettes d'hydrocarbure brut/carburant des compagnies pétrolières signataires du présent contrat constitue, à la date de ladite détermination, au moins 80 p. 100 des recettes d'hydrocarbure brut/carburant de toutes les compagnies pétrolières pendant ladite année précédente, ou (ii) à la fin des activités du TOVALOP avant l'entrée en vigueur de la CRC, ou (iii) à la date d'entrée en vigueur d'une convention relative à une Caisse internationale de compensation ou de son équivalent.

(2) Le présent contrat peut être résilié, si l'Institut en décide ainsi, à la fin de cinq années de contrat calculées à partir de la date effective au cas où la CRC ne serait pas entrée en vigueur à la date en question.

(D) La résiliation du présent contrat, — que cette résiliation soit faite en vertu des dispositions prévues à la clause III ou en vertu de toutes autres dispositions, — ne met pas fin pour autant aux droits et obligations déjà assumés par tout signataire en vertu des clauses qui suivent:

IV. Attributions de l'Institut

(A) Après la date effective, l'Institut est tenu de verser comme suit des compensations aux personnes subissant des dommages dus à la pollution et provoqués par suite d'un événement si, à la date dudit événement, les hydrocarbures étaient la propriété d'une compagnie pétrolière signataire:

(1) Antérieurement à l'entrée en vigueur de la CRC, chaque fois que (i) le propriétaire ou le noliseur coque nue du navire où il y a eu une fuite ou un déversement d'hydrocarbures est un signataire de TOVALOP à la date de l'événement et que (ii) le propriétaire dudit navire aurait été responsable vis-à-vis desdites personnes subissant des dommages dus à la pollution en vertu des dispositions de la CRC si la CRC avait été en vigueur à la date de survenance de l'événement et qu'elle aurait été applicable audit événement.

(2) Après l'entrée en vigueur de la CRC, chaque fois que les dispositions de la CRC s'appliqueront à l'événement et que,

en conséquence, le propriétaire du navire où il y aura eu une fuite ou un déversement d'hydrocarbures aura été en fait responsable des dommages vis-à-vis desdites personnes subissant des dommages dus à la pollution.

(B) La compensation payable par l'Institut en vertu de la clause IV (A) à toutes les personnes subissant des dommages dus à la pollution provoquée par ledit événement (quel que soit le nombre de navires d'où l'hydrocarbure s'est échappé ou déversé) ne dépassera, en aucun cas, la somme de trente millions de dollars des États-Unis d'Amérique (U.S. \$30,000,000.00) déduction faite des montants suivants:

(1) La responsabilité maximum du propriétaire ou de l'affréteur coque nue pour lesdits dommages dus à la pollution, en vertu de TOVALOP, plus

(2) Le montant des dépenses que le propriétaire ou l'affréteur coque nue était fondé à engager pour l'«Enlèvement de l'hydrocarbure» (selon la définition donnée par TOVALOP) et à en réclamer le remboursement en vertu de TOVALOP, plus

(3) La responsabilité maximum du propriétaire ou de l'affréteur coque nue à l'égard desdits dommages en application de la loi, des statuts, des règlements ou des conventions, plus

(4) Le montant maximum que lesdites personnes subissant des dommages dus à la pollution étaient fondées à recevoir de toute autre personne ou du navire ou de tout autre bâtiment en vertu de la loi, des statuts, des règlements ou conventions applicables prévoyant la compensation de la totalité ou d'une partie desdits dommages.

(C) Au cas où le total des dommages dus à la pollution résultant d'un événement dépasserait le montant net stipulé à la clause IV (B), l'Institut répartira proportionnellement le dit montant net parmi les personnes subissant lesdits dommages.

(D) Nonobstant ce qui précède, au cas où une personne subissant des dommages dus à la pollution s'abstiendrait de faire dûment diligence pour recouvrer la compensation de ces dommages auprès (i) du propriétaire ou de l'affréteur coque nue du navire où la fuite ou le déversement de l'hydrocarbure s'est produit, ou (ii) de toute autre personne, ou (iii) du navire ou de tout autre bâtiment, dans ce cas et dans la mesure où ledit propriétaire, ledit noliseur coque nue, ladite personne, ledit navire ou tout autre bâtiment seraient responsables de la totalité ou d'une partie desdits dommages, l'Institut n'est pas tenu d'indemniser ladite personne subissant des dommages dus à la pollution, en vertu de la présente clause IV.

(E) Le montant net prévu à la clause IV (B) sera réduit de tous les montants déjà payés par l'Institut que celui-ci a convenu de payer en règlement des réclamations présentées en vertu du présent contrat.

V. La Caisse

En vue de disposer de moyens financiers lui permettant de verser des compensations en vertu de la clause IV des présentes, l'Institut est tenu de constituer et d'administrer une caisse créée comme suit:

(1) La caisse sera initialement constituée d'une somme de cinq millions de dollars des États-Unis d'Amérique (U.S. \$5,000,000.00) (ci-après appelée «garantie initiale»).

(2) A une date aussi rapprochée que possible de la date effective, l'Institut fera une répartition de cette garantie parmi toutes les compagnies pétrolières signataires du présent contrat à la date effective et chacune des compagnies en question est tenue de verser à l'Institut la portion de la garantie initiale qui lui revient d'assumer et ce, d'après le calcul suivant: en divisant le total de ses recettes d'hydrocarbure brut carburant pendant l'année civile qui précède immédiatement la date effective par le total des recettes d'hydrocarbure brut/carburant de la même année civile de toutes les compagnies pétrolières qui étaient signataires du présent contrat à la date effective, et en multipliant le pourcentage ainsi obtenu par le chiffre de la garantie initiale.

(3) Toute compagnie pétrolière qui devient signataire du présent contrat postérieurement à la date effective est tenue de payer à l'Institut la portion de la garantie initiale qui lui revient et qui sera calculée selon les mêmes dispositions que ci-dessus mentionnées à la clause V (2). A cette date, toutes les compagnies pétrolières qui seront signataires du présent contrat se verront ajuster leurs portions respectives de la garantie initiale et recevront soit le remboursement correspondant, soit un crédit applicable aux répartitions futures, selon des dispositions dont l'élaboration est laissée à la discrétion de l'Institut.

(4) Pendant chaque année de contrat, l'Institut estimera, de temps à autre, le montant raisonnable qu'il estime nécessaire pour le paiement des indemnités prévues à la clause IV et il déterminera quelle portion dudit montant (ledit montant étant appelé ci-après «Contribution Périodique») devra être au comptant et quelle portion devra être sous d'autres formes.

(5) Au cours de chaque année de contrat et à des dates appropriées, l'Institut fera une répartition parmi toutes les compagnies pétrolières signataires et chaque compagnie pétrolière signataire est tenue de verser à l'Institut sa portion de toute contribution périodique établie pendant ladite année de contrat et calculée comme suit: en divisant ses recettes d'hydrocarbure brut carburant pendant la première année qui précède le commencement de ladite année de contrat par le total des recettes de la même année de toutes les compagnies pétrolières qui étaient signataires du présent contrat à la date de ladite répartition et en multipliant ce pourcentage par le chiffre de la garantie périodique, sous réserve toutefois que, nonobstant ce qui précède, (i) chacune des dites compagnies pétrolières signataires (qu'elle ait eu ou non des recettes d'hydrocarbure brut carburant au cours de ladite année civile précédente) est tenue de faire un versement minimum déterminé par l'Institut pour chaque année de contrat, lequel versement minimum pourra être compensé par toutes portions d'une répartition qui seraient autrement payables en vertu de ce qui suit, et (ii) aucune compagnie pétrolière signataire ne sera tenue responsable de la portion de la répartition qui s'applique au paiement, par l'Institut d'une indemnité qui dépasserait cinq cent mille dollars des États-Unis (U.S. \$500,000.00) et qui s'appliquerait à tout événement isolé qui se serait produit antérieurement à la date à laquelle ladite compagnie pétrolière est devenue signataire du présent contrat.

(6) Sauf dans les cas prévus à la clause V (3) ci-dessus, au cas où une compagnie pétrolière deviendrait signataire des présentes au cours d'une année de contrat après le commen-

cement de ladite année, l'Institut établira la quote-part de ladite compagnie selon les modalités prévues à la clause V (5) des présentes, mais seulement pour la période restant à courir de ladite année de contrat au cours de laquelle, cette compagnie pétrolière aura été signataire de ce contrat.

(7) A la date de résiliation du présent contrat, toutes les sommes restant dans la Caisse seront distribuées de façon équitable parmi les compagnies pétrolières qui seront participantes à ladite date.

VI. *Avis de sinistre*

L'Institut n'est tenu de donner suite à aucune réclamation présentée par une personne censée avoir été victime de dommages dus à la pollution à moins que la dite personne ne donne à l'Institut un avis de sinistre, dans l'année qui suit la date de l'événement qui est censée avoir créé le sinistre en question.

VII. *Règles et Procédures*

L'Institut se réserve le droit d'édicter de temps à autre des règles et procédures relatives à l'interprétation et à l'exécution du présent contrat.

VIII. *Modification*

Le présent contrat peut être modifié par une résolution spéciale adoptée lors d'une assemblée générale extraordinaire de l'Institut, par un vote favorable à la dite résolution et représentant au moins 75 pour cent des votes exprimés. Toutefois, et nonobstant les dispositions prévues à la clause III (B), toute compagnie pétrolière signataire qui vote contre ladite résolution aura le droit de se retirer du présent Contrat en donnant à l'Institut un préavis écrit de soixante jours sans pour autant perdre les droits et obligations qu'elle aura acquis à la date du retrait.

IX. *Législation applicable*

(A) Le présent contrat recevra son interprétation et entrera en vigueur en vertu des lois de l'Angleterre et les tribunaux de l'Angleterre seront les seuls tribunaux compétents pour régler tous différends provoqués par l'application dudit contrat.

(B) Le présent contrat ne devra pas être interprété comme la création d'un monopole.

(C) Nonobstant toutes dispositions contraires aux présentes, aucun signataire des présentes ne sera tenu d'assumer une obligation quelconque ni de prendre des procédures quelconques qui violeraient tous lois et règlements gouvernementaux qui s'y appliquent ou qui violeraient tous lois et règlements gouvernementaux qui s'appliquent à une tierce personne, au cas où le capital social ou les actions de la dite compagnie signataire seraient la propriété de cette tierce personne.

EN FOI DE QUOI, les signataires ont établi le présent contrat à la date indiquée dans le préambule ci-dessus ou à la date à laquelle leur demande de participation aura été approuvée par l'Institut, en vertu des dispositions de la clause II (B) pour AGIP SPA

Giancarlo Gini, Fondé de pouvoir
pour AMOCO TRADING INTERNATIONAL LIMITED
Bruce K. Stephen, Fondé de pouvoir
pour BRITISH PETROLEUM COMPANY LIMITED
P. A. Medcraft, Fondé de pouvoir
pour CITIES SERVICE TANKERS CORPORATION

G. H. Blohm, Président
 pour COMPAGNIE FRANÇAISE DES PÉTROLES
 B. A. Dubais, Fondé de pouvoir
 pour ELF UNION
 B. A. Dubais, Fondé de pouvoir
 pour ESSO PETROLEUM COMPANY, LIMITED
 R. E. Howe, Fondé de pouvoir
 pour GULF OIL CORPORATION
 W. C. Brodhead, Vice-Président
 pour:
 ASIA OIL COMPANY, LIMITED
 DAIKYO OIL COMPANY, LIMITED
 FUJI KOSAN COMPANY, LIMITED
 GENERAL SEIKIYU SEISEI K.K.
 IDEMITSU KOSAN COMPANY, LIMITED
 KASHIMA OIL COMPANY LIMITED
 KOA OIL COMPANY LIMITED
 KYOKUTO PETROLEUM INDUSTRIES LIMITED
 KYUSHU OIL COMPANY LIMITED
 MARUZEN OIL COMPANY LIMITED
 MITSUBISHI OIL COMPANY LIMITED
 MITSUBISHI SHOJIKAI SHA LIMITED
 NIPPON MINING COMPANY LIMITED
 NIPPON OIL COMPANY LIMITED
 NIPPON PETROLEUM REFINING COMPANY LIMITED
 SEIBU SEKIYU K.K.
 SHELL SEKIYU K.K.
 SHOWA OIL COMPANY LIMITED
 TAIYO OIL COMPANY LIMITED
 TOHO OIL COMPANY LIMITED
 Masashi Kato, Fondé de pouvoir
 pour MOBIL OIL CORPORATION
 E. S. Checket, vice-président
 pour PETROFINA S.A.
 John Mackenzie, Fondé de pouvoir
 pour SHELL INTERNATIONAL PETROLEUM COMPANY
 LIMITED
 A. S. M. Hetherington, Fondé de procuration spéciale
 pour SOCIEDADE PORTEGUESO DE NAVIOS TANQUES
 LIMITADA

R. C. Henriques, Président
 J. G. Leite, Administrateur
 pour STANDARD OIL COMPANY OF CALIFORNIA
 L. C. Ford, Fondé de pouvoir
 pour SUN OIL COMPANY
 W. G. S., Fondé de pouvoir
 pour TEDACO INC.
 John I. Mingay, premier Vice-Président
 pour L'INSTITUT DES COMPAGNIES PETROLIERES POUR
 LA COMPENSATION DE LA POLLUTION MARITIME,
 LIMITEE
 Le Vice-Président et Administrateur

«FORMULE A»

Institut des Compagnies pétrolières pour la Compensation de la Pollution Maritime, Limitée.

Messieurs,

Le(s) soussigné(s) et ceux de ses (leurs) affiliés énumérés éventuellement sur la feuille ci-jointe sollicite(nt) le droit de devenir Compagnie(s) Pétrolière(s) Signataire(s) au Contrat relatif à une caisse provisoire pour la Compensation des dommages dûs à la pollution par les hydrocarbures («CRISTAL»), daté du 14 janvier 1971 et, au cas où cette demande serait approuvée, il(s) s'engage(nt) à assumer toutes les obligations d'une Compagnie Pétrolière Signataire, à devenir un actionnaire de l'institut des Compagnies Pétrolières pour la Compensation de la pollution Maritime, Limitée, et à respecter les règlements, règles et procédures de cet institut.

Signature:

Demande approuvée ce

..... jour de

L'Institut des Compagnies Pétrolières pour la Compensation de la Pollution maritimes, Limitée.

APPENDICE «D»

MÉMOIRE SOUMIS
AU COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS
PAR *GULF OIL CANADA LIMITED*

Gulf Oil Canada Limited est une importante compagnie pétrolière à l'œuvre dans toutes les provinces du Canada, au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest.

Durant l'année 1970, le volume des produits bruts ou raffinés transportés par océaniques, de l'étranger au Canada, s'est élevé à 23,616,227 barils. Au cours de la même période, le transport côtier, à l'intérieur du Canada, de produits pétroliers bruts ou raffinés atteignait 12,914,533 barils.

Gulf Canada ne possède pas d'océaniques et elle n'est propriétaire que d'un seul navire local de 15,425 tonnes.

La compagnie est propriétaire de toutes les cargaisons pétrolières transportées à l'intérieur des eaux canadiennes. A peu d'exceptions près, les contrats d'achat de produits bruts ou raffinés comportent la clause *F. O. B.* au quai de chargement. A partir de là, par conséquent, la Compagnie devient propriétaire de la cargaison et en assume les risques.

Dans ces conditions, il sera évident que *Gulf Canada* attache un intérêt primordial aux dispositions du projet de loi C-2 qui ont trait aux propriétaires de cargaisons.

Ce projet de loi propose au sujet du propriétaire de la cargaison deux concepts tout à fait nouveaux de responsabilité légale et cela indépendamment de toute faute:

1. Une responsabilité principale en vertu de laquelle le propriétaire de la cargaison et le propriétaire du navire sont solidairement responsables vis-à-vis des victimes de pollution;
2. Une responsabilité secondaire en vertu de laquelle les propriétaires de cargaisons constitueraient et maintiendraient par des contributions directes une Caisse des réclamations de la pollution maritime. La Caisse servirait à défrayer cette marge de compensation non récupérable de la part du propriétaire du navire ou du propriétaire de la cargaison, en vertu de la responsabilité principale.

Ces concepts reposent sur le principe que toutes les personnes victimes de dommages, frais ou dépenses par suite de pollution maritime doivent être entièrement dédommagées. Bien que *Gulf Canada* soit d'accord avec cet objectif, elle ne croit pas que ce soit un bon moyen de l'atteindre que d'imposer la responsabilité principale au propriétaire de la cargaison et ce pour les raisons suivantes:

1. Le propriétaire d'une cargaison n'a, du début à la fin du voyage, aucun contrôle sur sa cargaison ou sur le navire;
2. Imposer la responsabilité principale au propriétaire de la cargaison n'incitera pas, comme on l'a conseillé, les affréteurs à choisir des navires plus sûrs;
3. Le propriétaire du navire, en fait, payera pour tous les dommages pour lesquels il est responsable jusqu'à la limite statutaire de sa responsabilité. Le propriétaire du navire doit être assuré pour ce montant en vertu de l'article 745 du

projet de loi et en vertu de l'usage international de la Marine marchande;

4. Il est évidemment ni juste ni équitable d'imputer au propriétaire de la cargaison, qui n'a ni contrôle ni connaissance des événements, la responsabilité illimitée provenant de la «faute ou négligence» du propriétaire du navire, tel que proposé à l'article 744 (4)(d). De plus le propriétaire de la cargaison qui a été forcé de payer en vertu de l'article 743 n'a aucun droit spécifique de recours contre la propriétaire du navire.

Quant à la responsabilité secondaire imposée au propriétaire de cargaison pétrolière l'obligeant à contribuer à la Caisse des réclamations de pollution maritime, *Gulf Canada* soutient fermement que la Caisse devrait se substituer et non pas s'ajouter à la responsabilité principale proposée pour le propriétaire de cargaison. Ce faisant et pour les raisons susmentionnées, les objectifs à atteindre ne seraient aucunement menacés. Quant à la Caisse elle-même, telle que proposée par le projet de loi, les points suivants suscitent de l'inquiétude:

1. La Caisse peut servir à compenser les dommages causés par n'importe quel polluant. Or suivant la teneur actuelle du projet de loi, les propriétaires de cargaisons pétrolières seraient les seuls à souscrire à la Caisse. C'est là une discrimination injuste contre les membres de l'industrie pétrolière. Le projet de loi devrait être amendé de telle sorte que la Caisse ne serve pas en cas de désastres causés par des polluants autres que l'huile, jusqu'à ce que les propriétaires de telles cargaisons soient aussi tenus de contribuer à la Caisse.

2. Les exceptions à la responsabilité absolue des propriétaires de navires devraient s'appliquer également à la responsabilité de la Caisse.

3. Le projet de loi ne définit pas clairement un voyage à l'intérieur des terres. Ceci est particulièrement important en ce qui concerne le transport local de produits raffinés qui implique de multiples arrêts aux terminus et, en certains cas, déplacement entre terminus.

4. Il est essentiel que le projet de loi spécifie un montant maximum pour la Caisse. La loi peut prévoir une augmentation ou une diminution de ce montant basée sur une période d'essai déterminée. Jusqu'à maintenant, l'expérience au Canada démontre qu'un maximum de \$10,000,000 serait suffisant.

Il est regrettable que les dispositions contenues dans le projet de loi C-2 relatives à la responsabilité ne soient pas conformes à la Convention de Responsabilité de Bruxelles, i.e., la Convention Internationale de Bruxelles sur la responsabilité civile pour la pollution par l'huile rédigée à la Conférence légale internationale IMCO de Bruxelles sur la pollution de la mer par le pétrole, tenue en novembre 1970. C'est particulièrement vrai à cause du progrès réalisé dans l'établissement d'une Caisse internationale de compensation pour dommages dus à la pollution par le pétrole. Ce sera là une caisse permanente entretenue par les propriétaires de cargaisons et qui viendra épauler subsidiairement la responsabilité du propriétaire de navire en cas de dommage dû à la pollution par le mazout jusqu'à un maximum de \$30,000,000 par accident. Une compensation ne sera payable aux victimes de la pollution que dans les contrées ayant

APPENDICE «E»

**CHAMBRE CANADIENNE DE LA MARINE MARCHANDE
LÉGISLATION NATIONALE ET INTERNATIONALE RELATIVE
À LA POLLUTION PAR LE PÉTROLE**

La Marine marchande est une entreprise qui comporte le transport de cargaisons et de passagers entre plus de cent états souverains différents. Au cours d'un seul voyage d'un port à un autre, un navire peut traverser les eaux de plusieurs états maritimes.

Il n'y a pas d'organisme supranational qui puisse légiférer pour toutes les eaux du monde, pas plus que pour l'espace aérien qui les domine ou pour les espaces interplanétaires. Par conséquent les deux seuls moyens de légiférer au sujet de la Marine marchande sont:

- (i) une législation particulière pour chaque état maritime différent;
- (ii) des accords internationaux librement déterminés par les gouvernements et librement acceptés par eux.

Là où la législation d'un pays ne concerne qu'incidemment la Marine marchande, e.g., le droit criminel ordinaire, il y aura inévitablement des divergences entre les diverses lois locales. Mais là où elle concerne spécifiquement la Marine marchande et s'applique aux navires aussi bien étrangers que domestiques, la législation devrait, autant que possible, correspondre à des ententes internationales. Et cela pour trois raisons:

- a) Les auteurs d'un nouveau projet de loi n'en mesurent pas toujours pleinement les conséquences pratiques. Une étude par les experts mondiaux d'IMCO permet de juger si les nouvelles idées proposées sont saines; celles qu'ils appuient seront normalement acceptées sans délai aussi bien par les gouvernements que par les propriétaires de navires. En conséquence, les mesures requises peuvent être appliquées sur une grande échelle avant même que la convention appropriée n'ait pris force de loi.
- b) Si raisonnable que puisse être la législation particulière d'un pays, des divergences même mineures entre les lois des états peuvent causer des difficultés pratiques importantes pour la Marine marchande mondiale et conséquemment pour le commerce mondial.
- c) Même si les lois nationales sont identiques, il peut, en l'absence d'un accord international, y avoir de sérieux problèmes parce qu'un propriétaire de bateaux, au lieu de satisfaire un seul état (celui dont il arbore le pavillon), doit donner satisfaction séparément et individuellement à tout état maritime où ses vaisseaux peuvent accoster. Par exemple, des propriétaires de navires ont affirmé qu'ils peuvent se soumettre aux prescriptions d'assurance obligatoires établies par la Convention internationale sur la responsabilité civile pour dommage par la pollution par le pétrole; ils ne pourraient pas s'accommoder d'une situation où la responsabilité financière

d'un navire devrait satisfaire aux exigences de tout état côtier, même si celles-ci étaient moins sévères que celles de la Convention.

Pour ces trois raisons, les propriétaires de navires affirment constamment que la Marine marchande est une affaire internationale et tous les problèmes, sauf cas très particuliers, devraient être résolus internationalement. Si un pays fait cavalier seul, le résultat convoité peut lui échapper; l'atteint-il, ce peut être seulement à un coût disproportionné à sa propre économie. Par exemple, si un pays exige que les navires soient construits et équipés d'une façon que nul autre pays ne demande, un moins grand nombre de navires seront capables de le desservir et ceux qui le feront auront de plus grands frais à récupérer. Les dépenses supplémentaires, que ce soit en équipement, en frais de fonctionnement ou de responsabilité, seront vraisemblablement absorbées par l'importateur ou l'exportateur, moyennant les taux de fret. Quand ces dépenses proviennent d'une mesure prise dans un seul pays, le fardeau qui en résulte pour le commerce de ce pays est inévitablement beaucoup plus lourd que quand ces dépenses proviennent d'un accord international. On prétend parfois que plaider en faveur d'ententes internationales est une tentative pour différer une législation désagréable. Non pas! Les propriétaires de navires ont à leur crédit une longue habitude de prévenir les exigences légales et d'agir sans délai dans les cas où il y a entente internationale. Par exemple, le système de chargement par le haut fut largement introduit bien avant les amendements requis à la Convention de 1954 sur la pollution par le pétrole, et les propriétaires de navires se sont soumis aux plans de séparation du transport de l'IMCO sans attendre qu'ils soient sanctionnés formellement par l'Assemblée de l'IMCO. Dans le domaine de la responsabilité pour dommage dû à la pollution par le pétrole, des compagnies de bateaux-citernes, représentant plus de 80 p. 100 du tonnage mondial des bateaux-citernes, ont, par l'intermédiaire de TOVALOP, accepté spontanément une responsabilité qui excède leur responsabilité légale.

En regard de ce dossier, les propriétaires de navires se croient en droit de faire appel aux gouvernements pour qu'ils s'en tiennent fermement aux solutions internationales des problèmes de pollution par le pétrole. Ceci signifie par exemple que la législation ou responsabilité nationale devrait être basée sur la Convention internationale sur la responsabilité civile pour dommage dû à la pollution par le pétrole et, en temps voulu, sur la Convention proposée d'une Caisse de compensation internationale.

En attendant, on peut profiter pleinement des systèmes mis spontanément sur pied par l'industrie.

D'autres mesures contre la pollution par l'huile ont fait l'objet d'accords internationaux et les propriétaires de navires accueillent favorablement la mise en application nationale de la Convention internationale 1954/1969 sur la pollution par le pétrole—là où se trouvent les modes de déchargement envisagés par la Convention—et de la Convention internationale concernant l'intervention en haute mer en cas d'accidents entraînant pollution par le pétrole.

APPENDICE «F»

Mémoire soumis par la Chambre internationale de la Marine marchande au sujet du projet de loi C-2, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada

Des représentants de la Chambre internationale de la marine marchande (ICS) ont eu l'occasion de témoigner devant le Comité spécial de la Chambre des Communes sur la pollution de l'environnement et leur témoignage paraît dans le n° 5 du compte rendu des délibérations du Comité. Un mémoire écrit subséquent paraît dans le n° 6.

Depuis lors, le projet de loi a été amendé à la Chambre des Communes et certains faits pertinents se sont produits ailleurs. En conséquence, il peut être utile au Sénat que la ICS présente un nouveau mémoire, un mémoire qui n'est pas une simple répétition du précédent, mais qui comme lui se concentre sur des propositions constructives précises. Ces propositions ne devraient en aucune façon atténuer la portée du projet de loi, mais devrait amoindrir le tort qu'autrement il pourrait causer au commerce international du Canada.

L'article 738 traite de l'enlèvement et de la destruction de navires en détresse. Les représentants de ICS proposent que les pouvoirs accordés en vertu de cet article soient élargis de manière à comprendre d'autres formes d'intervention d'urgence; ils ont ajouté en même temps que ces pouvoirs devraient être contrebalancés par les garanties de la convention internationale pertinente* adoptées à l'unanimité à la Conférence légale internationale sur les dommages par la pollution maritime. Depuis que cette proposition a été faite, il a été prouvé qu'elle était pratique; le projet de loi sur le pétrole dans les eaux navigables actuellement devant le Parlement du Royaume-Uni illustre bien comment un gouvernement peut prendre des pouvoirs suffisamment étendus pour agir en cas d'urgence, mais le faire d'une manière vraisemblablement acceptable pour les autres nations.

Article 739 Par rapport à cet article, le mémoire original demeure valable. Il se lisait en partie comme suit:

L'article 739 permet au gouvernement d'établir des règlements sur l'ensemble des aspects des opérations maritimes. Il s'applique non seulement aux navires entrant dans les ports canadiens mais également à ceux qui se trouveraient dans les passages autorisés donnant accès aux portes d'autres pays. L'application de cette dernière disposition pourrait amener d'autres États à prendre des mesures semblables et soumettre les navires transportant des marchandises canadiennes au régime de beaucoup d'autres nations maritimes. Aux yeux des propriétaires de navires, ce serait une amélioration considérable si l'application de l'article et même de tout le projet de loi était limitée aux navires faisant escale dans les ports canadiens. Cet amendement au projet de loi ne nuirait pas, à toute fin pratique, à la portée de celui-ci mais éliminerait le danger que représente l'application d'une série de mesures semblables qui feraient obstacle au commerce du Canada.

Si on limitait l'application de l'article aux navires qui touchent les ports canadiens, son efficacité varierait selon que

les règlements seraient conformes aux ententes internationales, seraient plus sévères que ceux-ci ou les contrediraient. D'une manière générale, on admet que tous les pays désirent réellement avoir recours à toutes les ententes internationales en vigueur et il serait utile de préciser cette intention en disant, par exemple, que «sans limiter la portée générale de ces pouvoirs» le gouverneur en conseil devrait être autorisé à émettre des règlements permettant d'appliquer une convention internationale à des sujets précis.

Quoi qu'il en soit, les propriétaires de navires estiment que l'article devrait préciser au tout début, qu'avant d'émettre des règlements, il y aurait consultation suffisante avec toutes les parties intéressées. En outre, on devrait mentionner toutes les sauvegardes que permet la Constitution lorsque l'adoption d'un règlement outrepassé certains pouvoirs.

Peut-être aurait-il fallu établir clairement qu'un navire cherchant refuge dans un port canadien devrait, conformément à la coutume normale, être traité comme un navire qui se trouverait dans un passage autorisé.

Les articles 740 et 741 concernent le fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution.

Les propriétaires de navires accueillent favorablement le nouvel article 741 (2) fournissant compensation aux navires obligés de collaborer au nettoyage. Ce changement, cependant, renforce l'opinion des propriétaires de navires qu'un pouvoir entraînant des conséquences aussi importantes ne devrait pas être confié à un fonctionnaire subalterne, mais bien au Ministre lui-même.

D'autres parties de l'article 741 accordent au fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution le pouvoir de donner des ordres de navigation à des navires déterminés, présument dans le but de réduire les accidents entraînant la pollution. La prévention des accidents est un problème mondial et présente une particulière acuité dans des eaux internationales comme le détroit de Malacca et le Pas de Calais. En conséquence, à l'IMCO, les gouvernements ont depuis longtemps étudié toutes les mesures utiles à prendre. Néanmoins, on n'y a jamais apporté un appui significatif à un contrôle formel du trafic par des tiers, ni sous la forme ci-dessus ni sous une autre forme. C'est probablement dû à la conviction, que partage l'industrie de la Marine marchande, selon laquelle de tels contrôles créeraient des difficultés légales et pratiques sérieuses et pourraient augmenter les accidents au lieu de les diminuer. C'est pourquoi il semble à ICS à la fois indésirable et dangereux que le projet de loi C.2 accorde de tels pouvoirs à des fonctionnaires qui pourraient être complètement incompetents.

Les articles 743 et 744 traitent de responsabilité. Les amendements qui ont été apportés au projet de loi sont en substance conformes aux remarques présentées par les représentants de ICS. Ils souhaiteraient, néanmoins, que le Sénat prenne sur le sujet l'avis expérimenté des «P and I Clubs».

L'article 757 établit clairement que la responsabilité de contribuer à la Caisse repose sur l'affrèteur et non sur le propriétaire de navire. Néanmoins, le paragraphe (2) concernant le moment du paiement n'a pas été modifié. Ceci implique que le navire peut être astreint à des dépenses dues non pas au paiement à la Caisse, mais au délai causé parce qu'un autre n'a pas payé. Ce problème de l'encaissement a été débattu à fond au cours des discussions de

*La Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accidents entraînant pollution par le pétrole.

l'IMCO sur le projet de Caisse internationale de compensation; il est maintenant évident que presque tous les gouvernements-membres y acceptent que les contributions peuvent et devraient être perçues sans retarder le déchargement ou le départ du navire. Conséquemment, ICS insisterait sur la nécessité d'un amendement—qui pourrait être considéré comme consécutif à l'amendement déjà fait—qui éviterait au propriétaire de navire d'avoir à prévoir les possibilités de retard dans les taux de fret. Un tel amendement éliminerait une disposition contraire à la justice naturelle et garantirait que les conséquences du non-paiement retomberaient sur le retardataire et non sur un tiers innocent.

Les articles 769 et 770 concernant la saisie des navires ont été légèrement amendés. Cependant, ils accordent encore le pouvoir de saisie au Ministre et non aux tribunaux. De plus, une décision de la cour à l'effet de libérer un navire est sujette au consentement du Ministre. Un pétrolier peut coûter plusieurs millions de livres et en interdire l'usage à son propriétaire, sans procès, équivaut à le punir sans jugement. Les propriétaires de navires sont donc fermement convaincus que ces articles devraient être supprimés entièrement. Il est très instamment proposé par ICS, tout au moins, d'amender la loi de manière à garantir que la saisie peut toujours être contestée devant les tribunaux et que le Ministre ne peut contrecarrer une décision de la cour.

L'article 4 du projet de loi détermine maintenant que la loi entrera en vigueur à une date qui sera fixée par proclamation, mais établit certaines dispositions spéciales pour l'article 745 de la Loi sur la marine marchande du Canada. Vu l'évolution rapide dans ce domaine, on insiste pour que ces dispositions soient assez flexibles pour permettre, de temps à autre, l'introduction de nouveaux articles pour différentes classes de navires.

Généralités

Les représentants de ICS qui ont comparu devant le Comité spécial de la Chambre des Communes ont relaté ce que les propriétaires de navires ont fait et font pour réduire au minimum la pollution. Ils ont insisté sur l'importance d'entente internationale en face du problème international de la pollution. L'étude par le forum multi-national de l'IMCO s'est avérée le meilleur test pour déterminer si une proposition est saine.

Néanmoins, il ne suffit pas que les lois nationales de la marine marchande soient saines; pour le bien du commerce international elles devraient aussi être uniformes. Si raisonnable que puisse être la législation particulière d'un pays, des divergences même minimes avec les lois qui s'appliquent ailleurs peuvent causer des difficultés pratiques importantes pour la marine marchande engagée dans un service à l'échelle mondiale. Le propriétaire de navire prudent, en considérant le meilleur usage de son vaisseau, est forcé de tenir particulièrement compte de la législation d'un pays qui implique des exigences ou des obligations additionnelles à ou différentes de celles qu'il doit envisager en général dans le commerce mondial. Le projet de loi C-2 présente plusieurs de ces particularités qui ne s'appliquent pas ailleurs: règlements particuliers en matière de structures ou d'opération (article 739), pouvoirs radicaux accordés à des fonctionnaires subordonnés (article 741), saisie arbitraire (articles 769-770). Il s'ensuit qu'un propriétaire qui envisage d'engager son navire au Canada devra prévoir dans ses taux le coût d'installation de tels équipements spéciaux et de tels risques particuliers, à moins qu'il ne décide qu'à cause de ces difficultés il est préférable d'utiliser son navire ailleurs. Tout cela provoque des augmentations dans les frais d'importation et d'exportation.

On a eu la preuve récemment que des lois unilatérales contre la pollution dans certaines autres parties du monde ont déjà commencé à produire de tels résultats. Au Canada même, comme en sont conscients les fonctionnaires du ministère des transports, des conséquences analogues auraient peut-être pu se produire, si étaient entrés en vigueur cette saison les règlements pour la prévention de la pollution pour la marine marchande dans l'Arctique. Bien que ICS ne peut affirmer avec certitude quelles particularités d'un projet de loi causera en pratique le plus de difficulté, le présent mémoire indique certains points du projet de loi C-2 qui menacent de nuire ainsi au commerce canadien.

Les représentants de ICS ont déjà fait une visite spéciale au Canada pour discuter de ce projet de loi avec le Comité spécial de la Chambre des Communes et avec les fonctionnaires du Ministère des transports. Et en autant qu'il est possible dans le temps disponible, ICS sera très désireux de faire tout en son pouvoir pour fournir toute autre information ou assistance qui pourrait être requise.

12 mars 1971.

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada, Ottawa, Canada.



TROISIÈME SESSION DE LA VINGT-HUITIÈME LÉGISLATURE

1970-1971

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS

ET DES COMMUNICATIONS

Président suppléant: L'honorable HÉDARD J. ROBICHAUD

N° 4

LE MERCREDI 24 MARS 1971

Troisième et dernière séance sur le Bill C-2,

intitulé:

«Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada»

RAPPORT DU COMITÉ

(Pour la liste des témoins et appendice: Voir le procès-verbal)



LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: l'honorable J. Campbell Haig

Les honorables sénateurs:

- | | |
|---|---------------------------------|
| Asetline | Macdonald (<i>Cap-Breton</i>) |
| Blois | *Martin |
| Bourget | McElman |
| Burchill | McGrand |
| Connolly (<i>Halifax-Nord</i>) | Michaud |
| Denis | Molson |
| *Flynn | Nichol |
| Fournier (<i>Madawaska-Restigouche</i>) | O'Leary |
| Haig | Pearson |
| Hayden | Petten |
| Hollett | Rattenbury |
| Isnor | Robichaud |
| Kinley | Smith |
| Kinnear | Sparrow |
| Langlois | Welch |

Membres d'office: MM. Flynn et Martin

(Quorum 7)

RAPPORT DU COMITÉ

(Pour la liste des témoins et appendices: Voir le procès-verbal)

Ordres de renvoi

Procès-verbal

Extrait des procès-verbaux du Sénat; le 10 mars 1971:

Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Petten, appuyé par l'honorable sénateur Eudes, tendant à la deuxième lecture du Bill C-2, 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 pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Petten propose, appuyé par l'honorable sénateur Kickham, que le bill soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,
Robert Fortier.

Le mercredi 24 mars 1971.
(4)
Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de
convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des
communications se réunit aujourd'hui à 10 heures du matin afin de
poursuivre l'examen du Bill C-2 intitulé «Loi modifiant la loi sur la
marine marchande du Canada».
Présents: les honorables sénateurs Bourget, Bouchet, Hobbie,
Kinley, Klassen, McLeman, Petten, Ratsimbovry, Robichaud et
Smith (10).
Sur motion de l'honorable sénateur Bourget, l'honorable sénateur
Robichaud est élu président suppléant.
Présents mais ne faisant pas partie du Comité: les honorables
sénateurs Hays, McLeman et Thompson (3).
Aussi présents: M. Pierre Godbout, secrétaire législatif adjoint et
conseiller parlementaire.
Sur motion de l'honorable sénateur McLeman, il est décidé qu'on
fasse imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en
français du présent procès-verbal.
Les témoins dont les noms suivent sont entendus:
LE MINISTRE DES TRANSPORTS:
M. R. R. Macgillivray, directeur, division des règlements
de la marine.
LES PÉTROLES BP, LIMITEE:
M. Jean Lachet, C. R.
LONDON GROUP OF PROTECTION AND INDemnITY
ASSOCIATIONS:
M. Jean Bisset, C. R., avocat.
PETROLEUM ASSOCIATION FOR CONSERVATION OF THE
ENVIRONMENT (FACE)-IMPERIAL OIL:
M. J. I. Lewis, C. R., avocat-conseil.
Il est convenu que l'on fasse imprimer en appendice aux
débattons 1 message télé adressé aux PÉTROLES BP,
LIMITEE par le OIL COMPANIES MARINE FORUM.
Il est décidé de rapporter ledit bill sans modification.

Procès-verbal

Le mercredi 24 mars 1971.

(4)

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures du matin afin de poursuivre l'examen du Bill C-2 intitulé: «Loi modifiant la loi sur la marine marchande du Canada».

Présents: les honorables sénateurs Bourget, Burchill, Hollett, Kinley, Kinneer, McElman, Petten, Rattenbury, Robichaud et Smith (10).

Sur motion de l'honorable sénateur Bourget, l'honorable sénateur Robichaud est élu président suppléant.

Présents mais ne faisant pas partie du Comité: les honorables sénateurs Hays, McNamara et Thompson. (3)

Aussi présents: M. Pierre Godbout, secrétaire légiste adjoint et conseiller parlementaire.

Sur motion de l'honorable sénateur McElman, il est décidé qu'on fasse imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français du présent procès-verbal.

Les témoins dont les noms suivent sont entendus:

MINISTÈRE DES TRANSPORTS:

M. R. R. Macgillivray, directeur, division des règlements de la marine.

LES PÉTROLES BP, LIMITÉE:

M. Jean Langelier, C. R.

LONDON GROUP OF PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATIONS:

M. Jean Brisset, C. R., avocat.

PETROLEUM ASSOCIATION FOR CONSERVATION OF THE ENVIRONMENT (PACE)—IMPERIAL OIL:

M. J. L. Lewtas, C. R., avocat-conseil.

Il est convenu que l'on fasse imprimer en appendice aux délibérations 2 messages Télex adressés aux PÉTROLES BP, LIMITÉE par le OIL COMPANIES MARINE FORUM.

Il est décidé de rapporter ledit bill sans modification.

A midi et dix minutes, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du Président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité,

Aline Pritchard.

Rapport du comité permanent des transports et des communications

Témoignages

Le mercredi 24 mars 1971.

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le Bill C-2, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada», a, conformément à l'ordre de renvoi du 10 mars 1971, étudié ledit bill et il le rapporte maintenant sans amendement.

Le sénateur Hédard Robichaud (Président Suppléant) ouvre le débat. Respectueusement soumis,

Le président suppléant,
H. J. Robichaud.

Le président suppléant: Honorables sénateurs, ce matin j'examine le Bill C-2 destiné à modifier la Loi sur la marine marchande du Canada. Comme vous l'avez sans doute déjà remarqué, la plupart des témoins qui ont paru devant le Comité au cours des deux dernières séances ainsi que M. Macgillivray, qui représente le ministre, sont avec nous ce matin.

Je suggère que nous écoutions d'abord les déclarations de M. Macgillivray, qui pourra ensuite répondre aux questions des membres du Comité. Je crois que certains témoins désireraient compléter les déclarations qu'ils ont faites durant les deux dernières séances. Nous allons maintenant laisser la parole à M. Macgillivray. J'ai cru comprendre qu'il avait à nouveau eu l'occasion de discuter du bill avec le ministre et les fonctionnaires de son ministère.

M. R. E. Macgillivray, directeur, division des règlements de la marine, ministère des transports: Honorables sénateurs, à la dernière séance, j'ai rapidement passé en revue la liste des modifications qui m'avaient semblé avoir été proposées par les témoins et je me suis proposé d'en reprendre l'examen avec le ministre et de demander certains conseils aux représentants du ministère de la Justice. Cela a été fait; le ministre aurait avant tout fait remarquer aux membres du Comité combien il est souhaitable que le Bill soit adopté sans modification, de façon à éviter qu'on ne soit obligé de revenir en Chambre des communes ou l'échec de cet amendement charge l'étude du bill en serait retardée considérablement.

Pendant ce temps-là, des pétroliers géants sont en route pour la baie de Fundy; d'ici quelques mois, ils seront dans la baie de Chedabucto et à Cherry Point, sur la côte ouest, très près de nos eaux. Or nous nous sommes déjà mis d'accord sur la nécessité d'adopter plusieurs points du bill que le ministre aimerait voir entrer en vigueur aussitôt que possible.

D'autre part le ministre a reconnu, en principe, la nécessité d'apporter au bill quelques-unes des modifications présentées par les témoins aux membres de ce Comité. Il est prêt à s'occuper devant le Parlement avant la fin de l'année avec d'autres modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada à toute fin de donner suite à ces témoignages. Il n'est pas d'accord avec tous les arguments qui ont été soumis au Comité mais il admet que certaines des modifications pourraient être introduites sans qu'elles contredisent les objectifs du

bill. Il espère que le Comité ne proposera aucune modification pour le bill et qu'il entrera en vigueur le plus tôt possible.

Le sénateur démissionnaire de son mandat avait fait remarquer l'absence d'un mot dans le français de l'article 744; je me suis penché sur le problème et j'ai découvert qu'il s'agit bien d'un erreur de l'imprimeur, d'une erreur typographique au moment de l'impression du bill. Ainsi que l'a signalé le comité des Comptes, le mot "et" apparaissait à la fin de la ligne 36, à la page 11; il devenait donc évident que les imprimeurs avaient accidentellement écrit le signe d'écriture relevant du mot "indéfini".

Le président suppléant: Le mot "indéfini" avait été omis dans le texte français.

M. Macgillivray: Il est évident qu'il s'agit d'une erreur typographique et que le Comité n'aura pas à proposer une modification du texte de la loi.

Le président suppléant: M. Macgillivray, pourriez-vous nous parler également de la situation internationale en ce qui a trait aux eaux qui baignent les côtes du Canada et des États-Unis? Je crois que le ministre a peut-être fait des commentaires sur ce qui pourrait ou devrait être fait là-dessus.

Le sénateur Bourget: Parlez-vous du pétrole?

Le président suppléant: Il s'agit du point concernant les accords internationaux.

M. Macgillivray: On admettra facilement que le bill pose certains problèmes dans ce secteur et qu'il faudrait, si possible, conclure un accord avec les États-Unis pour que, lorsque survient une fuite de pétrole à l'intérieur ou près des eaux adjacentes aux deux pays et lorsque des dommages sont causés de part et d'autre de la frontière, il y ait moyen de reconnaître que des réclamations seront présentées devant les tribunaux des deux pays et qu'il est souhaitable que soit fixé un montant maximal fixe et que le propriétaire de navire n'encoure pas double responsabilité si les dommages dépassent le montant maximal fixé.

Ce principe a été reconnu et nous nous proposons dès que nous en aurons la possibilité, d'explorer avec les États-Unis les possibilités d'entreprendre des négociations avec les Américains non seulement au sujet des dispositions concernant le droit de pêche mais également à propos d'autres questions connexes qui revêtent la disposition. Je pense en particulier à une proposition concernant le contrôle de la navigation dans le détroit de Juan de Fuca, de même à l'établissement de routes de navigation le long de la frontière maritime des deux pays. Cela pourrait établir un contrôle de la navigation dans ce secteur et éviter aux deux pays des problèmes.

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications

Témoignages

Ottawa, le mercredi 24 mars 1971

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel on a soumis le Bill C-2 destiné à modifier la Loi sur la marine marchande du Canada, se réunit à dix heures ce matin afin de poursuivre l'examen du bill.

Le sénateur Hédard Robichaud (*Président Suppléant*) occupe le fauteuil.

Le président suppléant: Honorables sénateurs, nous poursuivons ce matin l'examen du Bill C-2 destiné à modifier la Loi sur la marine marchande du Canada. Comme vous l'avez sans doute déjà remarqué, la plupart des témoins qui ont paru devant le Comité au cours des deux dernières séances ainsi que M. Macgillivray, qui représente le ministère, sont avec nous ce matin.

Je suggère que nous écoutions d'abord les déclarations de M. Macgillivray, qui pourra ensuite répondre aux questions des membres du Comité. Je crois que certains témoins désirent compléter les déclarations qu'ils ont faites durant les deux dernières séances. Nous allons maintenant laisser la parole à M. Macgillivray. J'ai cru comprendre qu'il avait à nouveau eu l'occasion de discuter du bill avec le ministre et les fonctionnaires de son ministère.

M. R. R. Macgillivray, directeur, division des règlements de la marine, ministère des transports: Honorables sénateurs, à la dernière séance, j'ai rapidement passé en revue la liste des modifications qui m'avaient semblé avoir été proposées par les témoins et je me suis proposé d'en reprendre l'examen avec le ministre et de demander certains conseils aux représentants du ministère de la Justice. Cela a été fait; le ministre aimerait avant tout faire remarquer aux membres du Comité combien il est souhaitable que le bill soit adopté sans modification, de façon à éviter qu'on doive retourner devant la Chambre des communes où l'échéancier est tellement chargé que l'étude du bill en serait retardée considérablement.

Pendant ce temps-là, des pétroliers géants sont en route pour la baie de Fundy; d'ici quelques mois, ils seront dans la baie de Chedabucto et à Cherry Point, sur la côte ouest, très près de nos eaux. Or nous nous sommes déjà mis d'accord sur la nécessité d'adopter plusieurs points du bill que le ministre aimerait voir entrer en vigueur aussitôt que possible.

D'autre part, le ministre a reconnu, en principe, la nécessité d'apporter au bill quelques-unes des modifications présentées par les témoins aux membres de ce Comité; il est prêt à retourner devant le Parlement avant la fin de l'année avec d'autres modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada à seule fin de donner suite à ces témoignages. Il n'est pas d'accord avec tous les arguments qui ont été soumis au Comité mais il admet que certaines des modifications pourraient être introduites sans qu'elles contredisent les objectifs du

bill. Il espère que le Comité ne proposera aucune modification pour le bill et qu'il entrera en vigueur le plus tôt possible.

La semaine dernière, un des témoins avait fait remarquer l'absence d'un mot dans la version française de l'article 744; je me suis penché sur le problème et j'ai découvert qu'il s'agit bien d'une erreur de l'imprimeur, d'une erreur typographique au moment de l'impression du bill. Ainsi que l'a signalé le comité des Communes, le mot "et" apparaissait à la fin de la ligne 36, à la page 13; il devenait donc évident que les imprimeurs avaient simplement sauté la ligne d'écriture suivante où le mot "irrésistible" —

Le président suppléant: Le mot "irrésistible" avait été omis dans le texte français.

M. Macgillivray: Il est évident qu'il s'agit d'une erreur typographique et que le Comité n'aura pas à proposer une modification du texte de la loi.

Le président suppléant: M. Macgillivray, pourriez-vous nous parler également de la situation internationale en ce qui a trait aux eaux qui baignent les côtes du Canada et des États-Unis? Je crois que le ministre a aussi fait des commentaires sur ce qui pourrait ou devrait être fait là-dessus.

Le sénateur Bourget: Parlez-vous du pétrole?

Le président suppléant: Il s'agit du point concernant les accords internationaux.

M. Macgillivray: On admettra facilement que le bill pose certains problèmes dans ce secteur et qu'il faudrait, si possible, conclure un accord avec les États-Unis pour que, lorsque survient une fuite de pétrole à l'intérieur ou près des eaux adjacentes aux deux pays et lorsque des dommages sont causés de part et d'autre de la frontière, il y ait moyen de reconnaître que des réclamations seront présentées devant les tribunaux des deux pays et qu'il est souhaitable que soit fixé un montant maximal fixe et que le propriétaire du navire n'encoure pas double responsabilité si les dommages dépassent le montant maximal fixe.

Ce principe a été reconnu et nous nous proposons, dès que nous en aurons la possibilité, c'est-à-dire aussitôt que ce bill ne nous occupera plus, d'entreprendre des pourparlers avec les Américains non seulement au sujet des dispositions concernant la responsabilité mais également à propos d'autres questions connexes qui prêtent à discussion. Je pense en particulier à une proposition concernant le contrôle de la navigation dans le détroit Juan de Fuca, du moins à l'établissement de routes de navigation, ce qui exige évidemment l'accord des deux pays. Ceci pourrait entraîner un contrôle de la navigation dans ce secteur ou dans une de ses parties. Ceci pourrait

également entraîner une collaboration en matière de pilotage parce que, si nous acceptons de diviser les routes de navigation et d'établir le pilotage obligatoire dans le détroit Juan de Fuca, les pilotes américains devront obtenir un permis de piloter dans les eaux canadiennes et les pilotes canadiens, dans les eaux américaines.

Voilà quelques-uns des sujets de discussion que nous aimerions soumettre aux pouvoirs publics des États-Unis dans un avenir rapproché. Nous discuterions également des dispositions concernant la preuve de solvabilité qui posent actuellement certains problèmes lorsque des gens ont à produire une preuve à la fois au Canada et aux États-Unis.

Le sénateur Bourget: M. Macgillivray, est-ce que ce type d'accord international entre les deux pays pourrait être conclu et appliqué sans qu'il soit nécessaire d'en faire mention dans le bill?

M. Macgillivray: Non. Il s'agit là d'une modification qu'il faudrait soumettre au Parlement.

Le sénateur Bourget: Allez-vous nous révéler dès maintenant les modifications que vous entendez présenter à l'automne?

M. Macgillivray: Je crois qu'il serait préférable pour le moment de procéder point par point à l'étude du bill et, lorsque nous arriverons à des points qui ont fait l'objet de remarques, je pourrai vous faire part de l'opinion du ministre sur ces questions.

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

Avant que nous procédions à l'examen du bill, je crois que M. Langelier aimerait faire quelques commentaires sur sa précédente déclaration.

M. Jean Langelier, C.R., les Pétroles BP, Limitée: Je vous remercie, monsieur le Président et honorables sénateurs, de me permettre d'apporter certaines précisions aux remarques que j'ai faites le 17 mars dernier en ce qui concerne plus particulièrement le fonds international surnommé Cristal.

Honorables sénateurs, vous vous rappellerez qu'à ce moment-là j'ai affirmé de façon catégorique que, si le Bill C-2 était adopté sous sa forme actuelle, le fonds Cristal ne paierait pas.

Ce point de vue a été mis en doute par M. Macgillivray à la page 3.30 du rapport et par le sénateur Flynn qui déclare à la page 3.32: «Je conteste qu'il en soit vraiment ainsi».

Depuis le moment où j'ai comparu devant votre Comité, j'ai cherché à obtenir des preuves de l'exactitude de l'opinion que j'avais formulée et des déclarations que j'avais faites. J'ai maintenant en mains ces deux messages Téléx qui seront bientôt confirmés par écrit.

Le premier de ces messages est signé par M.P.A. Medcraft, Président, Oil Companies International Marine Forum, groupe de travail qui a préparé l'accord du CRISTAL-OCIMF; c'est l'abréviation de l'*Oil Companies International Marine Forum*. L'OCIMF a tenu une réunion à Londres lundi matin, il y a à peine quelques jours. Voici le contenu du message Téléx:

La question de la réponse du CRISTAL aux réclamations si le bill C-2 devient loi sous sa forme actuelle a été attentivement considérée par un groupe de travail de l'OCIMF aujourd'hui (stop). Voici le point de vue de B. A. Dubais, président du bureau de direction du *Oil Companies Institute for Marine Pollution Compen-*

sation Limited: «Vous comprendrez que CRISTAL est un accord volontaire et que c'est l'*Institut* qui, dans tous les cas, décide de son application et de son interprétation (stop). Cependant son but principal est d'accorder une meilleure protection au navire en ce qui concerne sa responsabilité (stop). Si une autre source de compensation instituée par la loi venait à être offerte au navire, le CRISTAL n'a évidemment plus de raison d'être (stop). Notre avis précédent disant que le CRISTAL n'effectuerait aucun paiement est confirmé et nous vous renvoyons particulièrement à l'article IV(B)(stop). Nous donnons cet avis parce que le bill C-2 prévoit que les réclamants ont le droit de recouvrer du propriétaire du navire et du propriétaire de la cargaison aux termes de l'article 743 et, dans la mesure où les réclamations ne sont pas satisfaites, les réclamants ont le droit de recouvrer du fonds de réclamation maritime, sans limite, aux termes de l'article 753 (stop). Le bill C-2 ayant accordé de tels droits aux réclamants, le CRISTAL, de par son mandat même, ne paiera pas (stop).»

Un autre message a été envoyé en rapport avec l'article 744(4)(d) qui admet la responsabilité illimitée. Voici le texte du message:

Pour J. Langelier de P.A. Medcraft votre téléx du 22 reçu (stop). Nous confirmons que si la responsabilité du propriétaire du navire ou du propriétaire de la cargaison est illimitée sous l'article 744(4)(D) à cause de la faute ou de la négligence, le *CRISTAL* ne fera aucun paiement (stop). Une lettre suit contenant le texte du précédent téléx et confirmant le présent téléx.

Il y a un point que nous ne comprenons pas, du moins en ce qui nous concerne. Depuis le début du mois de décembre dernier, alors que PACE soumettait un rapport au comité de la Chambre des Communes et que des relations continues étaient établies avec le comité et le ministre des Transports, le comité et le ministre ont toujours été tenus au courant de tout ce qui s'est passé en rapport avec CRISTAL. Mais nulle part, que ce soit au cours des délibérations du comité, ou au moment de la troisième lecture, ou à n'importe quel autre moment à la Chambre des Communes, il n'en a été fait mention, du moins à notre connaissance. Pourquoi?

Nous croyons que la population du Canada a droit à la vérité, surtout si elle doit être privée de l'appui financier du CRISTAL, actuellement fixé à \$30 millions par accident, et ceci sans qu'il en soit rien payé aux contribuables ou aux consommateurs canadiens.

On estime que le fonds, au Canada, pourra disposer d'un montant maximum de \$3 millions pendant sa première année d'exercice.

Deuxièmement, nous répétons au passage que le propriétaire d'une cargaison ne devrait pas être obligé de soumettre un certificat de solvabilité s'élevant à \$14 millions ou de contribuer à la Caisse des réclamations pour la pollution maritime.

Troisièmement, M. Macgillivray s'est opposé, à la page 3:29, à la modification que nous proposons, soit l'addition des mots «ou en partie» immédiatement après le mot «totalité» à l'article 744(1)(b). Je crois qu'il y a eu un malentendu à ce propos. Nous ne mettons pas en cause, monsieur le Président, «le principe de la responsabilité totale» dont M. Macgillivray nous a parlé. Nous voulons seulement assurer un moyen de défense au propriétaire de la cargaison et au propriétaire du navire en cas de faute partagée.

Honorables sénateurs, je vous remercie de m'avoir permis aujourd'hui de faire ces commentaires.

Le président suppléant: Merci. Est-ce qu'il y a d'autres questions?

Le sénateur Hollett: Je suppose, à moins que le gouvernement ne se conforme à la requête ou à la demande que vous venez de lire, que nous ne pourrions tirer avantage du CRISTAL lorsque sera en cause le mazout de la compagnie que vous représentez?

M. Langelier: Non, honorable sénateur. En fait, cela revient à dire que, si le Canada décide de mettre en vigueur le bill C-2 tel que conçu, le CRISTAL, l'accord volontaire commandité par les sociétés pétrolières, n'honorera pas les réclamations faites par les Canadiens.

Le président suppléant: M. Macgillivray, désirez-vous commenter les déclarations de M. Langelier?

M. Macgillivray: On nous a reproché de ne pas avoir fait mention de CRISTAL; à ce sujet, il me faudrait passer en revue les comptes rendus des séances de l'autre comité. Je ne pensais pas nécessaire de souligner le fait que nous connaissions l'existence du fonds CRISTAL malgré que, pour autant que je me souviens, nous n'ayons pas reçu de renseignements détaillés sur la question avant que le bill n'ait été accepté par l'autre comité. Maintenant que nous avons en mains toutes les données qui concernent le projet, nous sommes en mesure de l'étudier à fond.

Les messages Télex font état de trois motifs qui empêcheraient le recouvrement par la caisse du CRISTAL, pour les Canadiens. Le premier est le fait, pour un propriétaire de cargaison, d'être tenu responsable; vous verrez qu'il s'agit là d'une disposition qui, dans sa forme actuelle, devra être appliquée par voie de règlement. Le bill, s'il est accepté dans sa forme actuelle, impose au propriétaire du navire l'entière responsabilité. Cette responsabilité sera également reconnue au propriétaire de la cargaison, comme nous l'avons déjà expliqué et comme le ministre l'a déjà expliqué, je crois, devant la Chambre des Communes, aussitôt que nous aurons conçu un projet précisant dans quelle mesure ce régime pourra s'appliquer aux propriétaires de cargaison.

Le fait d'avoir notre propre caisse constituait le second empêchement; or, il est bien certain que, s'il se produisait un accident de 30 millions de dollars après l'entrée en vigueur du bill et en supposant que la caisse ne puisse disposer que de 1 million, nous aurions droit de recourir au CRISTAL après avoir épuisé notre caisse. C'est du moins ce que j'ai compris en lisant le texte de l'accord.

En ce qui a trait aux conséquences de l'alinéa (d) du paragraphe (4) de l'article 744, à la page 14, elles sont contenues dans la Convention de Bruxelles sur la responsabilité pour dommages provenant de la pollution pétrolière. La Convention de Bruxelles reconnaît la faute ou la complicité réelles du propriétaire de navire comme étant une circonstance qui enlève au propriétaire le droit à une responsabilité limitée. Je m'attends à ce que cela soit reconnu par la loi de tous les pays qui acceptent de donner suite à la Convention de Bruxelles sur la responsabilité. Je suppose que la seule présence de cette mesure dans la loi n'enlève pas aux gens le droit d'adresser leurs réclamations à la caisse quand il n'y a pas de faute ou de complicité réelles de la part des personnes en cause et lorsque leur responsabilité est limitée et que le montant des réclamations dépasse la somme qu'ils sont tenus de verser. Je ne crois pas que cela constitue une critique valable de notre législation car je m'attends à ce que tous les pays qui acceptent la Convention de Bruxelles admettent cette mesure dans leur législation.

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

Le sénateur McElman: Il serait sans doute intéressant que le témoin nous apprenne comment, dans le cas du Arrow, on s'est chargé des frais occasionnés par les dommages et le nettoyage, aux termes de la législation actuelle et en fonction des fonds disponibles pour le recouvrement, qu'ils proviennent des assurances ou d'ailleurs, comparativement à la loi proposée.

M. Macgillivray: D'après la législation actuelle, nous devrions, pour recouvrer, poursuivre en justice le propriétaire du navire ou le navire lui-même. Pour poursuivre en justice le propriétaire du navire nous devrions en aviser son bureau-chef qui se trouve, si je ne me trompe, à Panama, le Arrow appartenait à une société panaméenne. D'autre part, alors que nous ne pouvons logiquement poursuivre un navire qui repose au fond de la mer, nous n'avons pas davantage intérêt à intenter une action au propriétaire car nous sommes convaincus que la société ne possède aucun bien au Canada. A notre connaissance, le seul autre bien de cette société est un autre pétrolier de peu de valeur et, si nous étions en mesure de retrouver cet autre pétrolier, nous pourrions essayer d'obtenir un jugement contre lui mais le coût d'un procès serait trop élevé pour les avantages que nous pourrions en retirer. Je ne crois pas que la décision finale ait été prise quant à notre façon de procéder, mais il m'a semblé que nous n'avions pas de raison valable de poursuivre le propriétaire du navire.

Il ne s'agit pas là d'une question de limitation de la responsabilité; il s'agit seulement du fait que la société à qui appartenait ce navire était une société possédant peu de biens. Ceci découle de la loi actuelle en vertu de laquelle il peut exister des compagnies ne possédant qu'un navire qui peuvent facilement éviter toute responsabilité, même si vous n'introduisez pas de limite dans votre loi, par le seul fait de ne posséder qu'un navire.

Le sénateur Rattenbury: N'est-ce pas une pratique admise plus ou moins couramment dans le transport maritime?

M. Macgillivray: Je crois que cette pratique a tendance à s'étendre. Il y a beaucoup de compagnies qui ne possèdent qu'un navire. C'est ce genre de situation qui va nous forcer à exiger des preuves de solvabilité. Toutefois, dans le cas du Arrow, nous pouvons recourir à la caisse TOVALOP. Je crois que les frais de nettoyage et d'enlèvement de l'huile dépassent \$3 millions. TOVALOP est une abréviation de Tanker Owner's Voluntary Arrangement for Liability for Oil Pollution. C'est une caisse volontaire de la même manière que M. Langelier l'a expliqué pour CRISTAL, mais nous croyons que TOVALOP nous remboursera une certaine somme d'argent. La part de TOVALOP, dans le cas du Arrow, serait d'environ \$1.1 million. La somme est en rapport avec le tonnage du navire de sorte qu'il est possible de recouvrer jusqu'à un tiers des frais. Il faudrait également mentionner qu'Imperial Oil a participé aux frais et a dépensé de l'argent en prenant certaines mesures préventives ou destinées à remédier à la situation.

Le sénateur McElman: Elle n'était que propriétaire de la cargaison.

M. Macgillivray: Oui, elle ne portait aucune responsabilité. Elle a fait sa part et elle est en mesure, si je comprends bien, de présenter une réclamation à TOVALOP pour les frais assumés. De sorte que, si nous pouvons recouvrer \$1.1 million, ce que nous croyons possible,

nous leur ferions parvenir une réclamation pour une somme dépassant \$3 millions. Imperial Oil réclamerait aussi; je n'en connais pas d'autre. Ensuite, nous partagerions au prorata.

Le sénateur Smith: Est-il vrai que la cargaison perdue ne serait devenue la propriété de BA, qui, si j'ai bien compris, en était le destinataire, qu'au moment d'être pompée sur sa propriété?

M. Macgillivray: Je ne m'occupe pas personnellement de la question du nettoyage dans la baie de Chedabucto. Toutefois, je crois comprendre que nous ne savons même pas officiellement à qui appartenait le pétrole. Imperial Oil nous a déclaré en être propriétaire mais nous ne savons pas forcément à qui il était destiné. Par conséquent, j'ignore à quel moment se produirait la transmission du droit de propriété.

J'ai l'impression que le destinataire, de plus en plus, prend livraison f. à b. au point de chargement.

Le sénateur Smith: Ce genre de situation où il est difficile de retracer le vrai propriétaire à un moment ou à un autre m'amènerait à suggérer la nécessité de prendre des mesures qui, à première vue, pourront paraître sévères. Ceux d'entre nous qui ont eu une expérience personnelle de ce type de déversement savent bien de quoi il s'agit. À l'avenir, des pétroliers géants viendront naviguer dans nos eaux côtières et cette situation exigera des mesures beaucoup plus sévères que celles que nous avons appliquées par le passé.

Nous comprenons également la nécessité d'adopter ces mesures sous une forme appropriée.

Le président suppléant: M. Macgillivray, je crois que le sénateur McElman vous a demandé ce qui se serait produit dans le cas du Arrow si ce bill avait été en vigueur.

Le sénateur McElman: Admettons que la caisse ait disposé d'une somme dépassant les \$3 millions dépensés pour la fuite de pétrole de l'Arrow.

M. Macgillivray: Dans le cas de l'Arrow, d'après le nouveau projet de loi, nous espérons que nous posséderions dans nos dossiers, au ministère des transports, et cela avant que le navire ait pénétré dans nos eaux, une preuve de solvabilité pour un montant non inférieur à la limite de la responsabilité de ce navire. Son tonnage, pour fins de responsabilité, était d'environ 11,000 et nous demandons un cautionnement de \$134 la tonne. Par conséquent, le cautionnement s'élèverait à environ \$1,474,000. Comme nous avons dépensé plus de \$3 millions, cette somme aurait été insuffisante à couvrir nos frais. Si notre caisse nationale de réclamation contre la pollution avait disposé d'à peu près \$3 millions, elle aurait pris en charge la différence.

Le sénateur Rattenbury: Voulez-vous dire que le recouvrement dépend du fait que quelqu'un, quelque part, a fourni une preuve de solvabilité avant l'arrivée du navire dans les eaux canadiennes, ou cette preuve est-elle exigée en tous temps?

M. Macgillivray: Non, cela concerne les navires transportant des polluants en vrac qui devront, avant d'entrer dans les eaux canadiennes, déposer dans les dossiers du ministère des transports une preuve de leur solvabilité.

La législation des États-Unis, dont nous a parlé le capitaine Hurcomb la semaine dernière, contient de telles dispositions.

Le sénateur Rattenbury: Est-ce que ça fonctionne?

M. Macgillivray: Leur loi entre en vigueur le 1er avril et nous n'avons pas pu observer son fonctionnement.

Le sénateur Rattenbury: Il me semble que cela risque de devenir un embarras.

M. Macgillivray: C'est possible, monsieur. Toutefois, si nous n'avons pas cette mesure, nous ne pouvons compter que sur la caisse. Les armateurs peuvent fonder des sociétés ne possédant qu'un seul navire de telle sorte que leur responsabilité n'a aucun sens quand le navire est perdu. Toutefois, sous le régime proposé par ce bill, nous récupérerions les frais, à même le cautionnement ou tout autre preuve de solvabilité donnée par le navire. Par la suite, une action serait intentée à la caisse de réclamations contre la pollution. Au cas où le propriétaire de la cargaison serait responsable ou si, pour une raison ou pour une autre, le navire entraînait sans avoir fourni de preuve de solvabilité, ce qui pourrait se produire, nous devrions réclamer à la caisse le montant total. Si, à ce moment-là, on admet la responsabilité du propriétaire de la cargaison, nous intenterions des poursuites contre lui pour un montant non inférieur à la limite de responsabilité du navire.

Le sénateur Rattenbury: Je commence à penser qu'à la limite, la situation serait telle que les propriétaires de la cargaison ou le consignataire d'une cargaison destinée à un propriétaire au Canada, ce qui me semble assez rare, seraient tenus responsables de la remise du cautionnement et devraient fournir la preuve de la solvabilité. Si vous devez faire la chasse aux navires dispersés dans le monde entier et essayer d'établir à qui ils appartiennent, à qui appartenait la cargaison quand elle a été transportée et à qui elle a été vendue pendant le voyage, et le reste...

M. Macgillivray: Nous n'aurons pas à prouver l'identité du propriétaire du navire si nous avons dans nos dossiers cette preuve de solvabilité.

Le sénateur Rattenbury: Mais la preuve de solvabilité devra être fournie par le propriétaire du navire. Par conséquent, vous devrez établir l'identité du propriétaire.

M. Macgillivray: Cette preuve peut être fournie par la compagnie d'assurance au nom du navire. Le navire peut changer de propriétaire comme cela se produit très souvent.

Le sénateur Rattenbury: Le navire et la cargaison changent eux aussi.

M. Macgillivray: Nous tenons compte des changements qui se produisent ailleurs dans le monde. Comme le ministre l'a déjà déclaré, nous n'étions pas satisfaits de la Convention de Bruxelles sur la responsabilité pour dommages par pollution pétrolière. Toutefois, nous admettons qu'il y a progrès et nous ferons ce qu'il nous revient de faire pour mettre sur pied une caisse internationale de réclamations contre la pollution des eaux.

Le sénateur Rattenbury: Faites-vous allusion à CRISTAL?

M. Macgillivray: Non, CRISTAL et TOVALOP sont tous deux des accords volontaires qui serviront à combler cette lacune jusqu'à ce qu'un accord international voit à la création d'une caisse internationale. Je ne crois pas nécessaire d'insister sur le fait que CRISTAL et TOVALOP disparaîtront lorsqu'entrera en vigueur un accord sur la création d'une caisse internationale.

Le sénateur Rattenbury: Est-ce exact?

M. Langelier: Tout à fait.

M. Macgillivray: Les travaux progressent. L'échéancier actuel prévoit une conférence diplomatique qui doit se tenir en novembre prochain pour régler les conditions d'une convention applicable à la Caisse. Si cela réussit et que les conditions en matière de responsabilité sont établies à notre satisfaction, je pense que nous voudrions que le Canada fasse partie de la Convention.

Le sénateur Rattenbury: Prétendez-vous maintenant que cette loi servirait à combler des lacunes?

M. Macgillivray: Oui, monsieur.

Le président suppléant: Dans une certaine mesure.

M. Macgillivray: Dans une certaine mesure. Il paraît évident que l'un des aspects de la convention établissant la caisse, c'est qu'un pays, pour devenir membre de la convention, doit également être partie à la convention de 1969 sur la responsabilité. Si une convention satisfaisante établissant la caisse est conclue, le gouvernement devra sans doute soumettre au parlement des modifications de la loi en vigueur, en vue de rendre celle-ci conforme aux deux conventions.

Le sénateur Rattenbury: Je suis plus heureux maintenant que je ne l'étais la semaine dernière.

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

Le sénateur McElman: J'ai une question supplémentaire à poser à monsieur Macgillivray. C'est au sujet d'une autre situation qui aurait trait à un autre incident du genre de celui de l'*Arrow*. Supposons que les dommages causés par cette pollution s'élevaient à 10 millions de dollars et qu'il soit possible de recouvrer de l'assurance-responsabilité du navire un million et demi de dollars approximativement, montant dont vous avez parlé. Si le fonds de la caisse en voie de formation s'élève à 5 millions de dollars, vous recouvrerez six millions et demi, et trois millions et demi resteront donc impayés. Dans pareil cas, quel recours le propriétaire de la cargaison aurait-il pour recouvrer la différence?

M. Macgillivray: Aucun, monsieur. Lorsque cette disposition de la loi sera en vigueur le propriétaire de la cargaison et le propriétaire du navire seront solidairement responsables. Que ce soit le propriétaire du navire ou son assurance qui paye votre créance, cette responsabilité solidaire s'éteindra. Si le fonds de la caisse est de cinq millions de dollars, il se pourrait que le gouvernement inscrive un poste au budget et y fasse une avance à la caisse en guise de prêt. Nous n'avons prévu aucune disposition dans ce sens dans le projet de loi, mais on obtiendrait le même résultat en prévoyant une certaine somme sur le budget pour une avance consentie à la caisse des réclamations contre la pollution.

Le sénateur Bourget: La Chambre y donnerait-elle son assentiment en l'absence d'une loi?

M. Macgillivray: Non, il faudrait légiférer en inscrivant un poste au budget.

Le sénateur Bourget: Est-ce que dernièrement la Chambre ne s'est pas opposée à ce genre de prévision budgétaire?

M. Macgillivray: Je ne crois pas que ce soit le genre de prévision qui a provoqué l'objection de la Chambre. Ce serait plutôt un poste financier précis en vue d'autoriser un prêt dans un but déterminé.

Le président suppléant: Et le montant pourra être fixé?

M. Macgillivray: Oui.

Le président suppléant: Ce qui est différent du poste d'un dollar.

Le sénateur Bourget: Ce ne serait pas un poste d'un dollar?

M. Macgillivray: Non.

Le sénateur Thompson: Au sujet de la caisse CRISTAL, monsieur Macgillivray a dit que les pays qui ont ratifié la convention de Bruxelles de 1969 pourraient, vu les termes de la convention dont ils sont partie, ne pas bénéficier des avantages de la caisse CRISTAL. Cette déclaration, est-elle exacte?

M. Macgillivray: J'essaie de comprendre la signification du télégramme de CRISTAL. Je crois comprendre que lorsqu'un propriétaire de navire, par sa faute ou en vertu d'une obligation, perd le bénéfice d'une restriction de sa responsabilité, CRISTAL ne paiera pas toute somme excédant le montant de la responsabilité du propriétaire du navire.

Le sénateur Thompson: Parlez-vous de cela par rapport à la convention de Bruxelles?

M. Macgillivray: Je ne peux préciser parce que je ne connais pas suffisamment la question. La semaine dernière s'est tenue à Londres une réunion des signataires de la convention internationale pour discuter les propositions relatives à l'établissement de la caisse. Je n'ai pas encore vu le rapport de cette réunion; cependant la forme que la convention donnera à la caisse internationale sera, je crois, telle qu'elle comportera les mêmes exceptions à la règle de responsabilité que celles de la convention de Bruxelles. Je m'attends donc, dans les cas où le propriétaire d'un navire perd son privilège de restriction de responsabilité, que la nouvelle caisse internationale ne paiera pas les réclamations excédant le montant de la responsabilité.

Le sénateur Thompson: Dois-je en déduire, en tenant compte de vos explications, que la caisse CRISTAL ne s'appliquerait pas aux pays qui ont ratifié la convention de Bruxelles?

M. Macgillivray: C'est pourquoi il m'est difficile de comprendre le télégramme parce qu'à ma connaissance il est entendu que la caisse CRISTAL paiera toutes compensations dues dans les pays auxquels elle s'appliquera et qui adapteront leur législation aux dispositions de la convention de Bruxelles sur la responsabilité.

Le sénateur Thompson: Monsieur Langelier, ne voudrait-il pas nous donner quelques éclaircissements?

M. Langelier: Si nous nous reportons à la 1^{ère} convention de Bruxelles, nous verrons qu'éventuellement elle comportera les mêmes dispositions que plusieurs pays ont adoptées et ratifiées ainsi que la caisse de compensation internationale. CRISTAL et TOVALOP sont, nous le répétons, deux organisations soutenues par des contributions volontaires et elles servent à alimenter des caisses jusqu'au moment où la convention de Bruxelles aura été ratifiée et la caisse de compensation internationale créée.

Le sénateur Thompson: Supposons que le Canada soit exclu de CRISTAL, à quels autres pays cette loi s'appliquerait-elle si nous la votions?

M. Langelier: Ce que je disais se résume à ceci. Si le bill C-2 est voté sans qu'il n'y soit apporté aucun amendement aux dispositions suivantes: (1) responsabilité illimitée résultant d'une faute ou d'une obligation et (2) constitution d'une caisse des réclamations de la pollution maritime d'un montant illimité, alors le CRISTAL ne sera pas responsable des réclamations faites par des Canadiens.

Le sénateur Thompson: Y a-t-il d'autres pays liés par la convention de Bruxelles et qui se trouveraient dans une situation semblable à celle du Canada par rapport à cette loi?

M. Langelier: Le Canada est en passe d'ouvrir au monde une nouvelle avenue d'autant plus qu'aucun des pays qui ont signé des conventions et possèdent une législation sur la navigation n'a accepté le principe de la responsabilité illimitée. La responsabilité comporte une restriction. Par conséquent, CRISTAL fonctionnera dans la mesure où la caisse le permettra, et les réclamations seront payées en conséquence.

Le Sénateur McElman: Au début du mois courant, monsieur McTaggart-Cowan, directeur général du Conseil des sciences du Canada, qui est aussi responsable du dragage de la baie de Chedabucto, a déclaré publiquement que chaque semaine un navire de la classe de l'«Arrow» coule au fond des océans et y déverse 300 millions de gallons de pétrole qui polluent la mer. Serait-il possible d'obtenir de monsieur Brisset quelques renseignements sur le degré d'exactitude de cette déclaration de savoir si sa société est en mesure de confirmer la déclaration de M. MacTaggart-Cowan et si les dommages causés par ces déversements de polluants sont généralement couverts?

Le président suppléant: Monsieur Brisset, avez-vous des remarques à faire à ce sujet?

M. Jean Brisset, c.r., conseiller juridique du London Group of Protection and Indemnity Associations: Monsieur le président et honorables sénateurs, je ne peux faire aucune observation sur cette déclaration. Il se peut bien que 52 navires chaque année coulent au fond des océans, mais ce ne sont pas tous des pétroliers. Je dirais même que la plupart d'entre eux transportent des marchandises sèches. Il y a eu dans le passé des déversements de polluants. Je ne peux parler que des réclamations que j'ai examinées personnellement. Nous avons enregistré des cas dans le fleuve Saint-Laurent. Un de ces cas, par exemple, concernait le *Vibex*, un pétrolier qui avait échoué sur des bancs d'anguilles près de l'île d'Orléans. Il s'est produit une énorme fuite de pétrole qui a causé des dommages considérables aux installations de pêche à l'anguille tout autour de l'île d'Orléans et en aval. Des dommages furent même causés à un navire transportant des anguilles vivantes au port de Québec. On présenta des réclamations dont le total s'éleva, autant que je me rappelle, à environ un demi-million de dollars. Cette somme a été payée par *P and I Association*.

Il y a eu au cours des années des déversements de polluants ailleurs dans le Saint-Laurent. En 1969, quand le premier projet de loi portant sur ces questions fut soumis au parlement, je me souviens que les représentants de *P and I* étaient présents et avaient fourni des informations. Malheureusement deux ans se sont écoulés depuis et je n'ai pas ces renseignements avec moi. Ils contenaient une liste

de tous les accidents qui s'étaient produits dans nos eaux, et indiquaient le montant des indemnités que *P. and I.* ont eu à payer.

Je ne me souviens pas que nous ayons eu affaire auparavant à un accident aussi grave que celui de l'*Arrow*. Je veux dire que c'était réellement le premier grave accident mettant en cause des millions de dollars.

Si j'ai commis des erreurs monsieur Macgillivray pourra peut-être les rectifier.

M. Macgillivray: Non, monsieur, je ne crois pas que ce soit nécessaire. Je pense que c'était le premier accident — j'hésite à parler ainsi—et j'espère que ce sera le dernier.

Quant au déversement de polluants de l'*Arrow*, nous avons dû couler dans le détroit de Howe un chaland-citerne rempli de pétrole, près de Vancouver, il y a cinq ou six ans et il nous a coûté pour le renflouer un demi-million de dollars dont nous avons recouvré une partie. Ayant récupéré la citerne et le pétrole, nous les avons vendus, ce qui nous rapporta une faible partie du demi-million dépensé.

Le sénateur McElman: Et maintenant, vous avez à vous occuper d'un chaland-citerne dans le golfe du Saint-Laurent.

M. Macgillivray: Oui; bien entendu, il sera renfloué dès que le temps le permettra.

Le sénateur McElman: Cette opération, est-elle exécutée par l'État ou par une société?

M. Macgillivray: Je ne suis pas très au courant de la situation à l'heure actuelle, mais je crois que la société entend renflouer le chaland.

Bien sûr, nous sommes tenus de parer à toute éventualité et, en fait, nous comptons surveiller les travaux afin de nous assurer qu'elle utilisent les méthodes appropriées. La loi nous donne le droit d'intervenir et de procéder au renflouage nous-mêmes si nous sommes d'avis que les travaux ne sont pas faits convenablement. Toutefois, avant que le présent projet de loi soit approuvé si nous avons à intervenir et à exécuter les travaux de renflouage nous-mêmes, nous ne le ferons que bénévolement et n'aurons aucun recours contre les propriétaires. Il ne nous resterait que le droit de toucher les primes de sauvetage.

Le sénateur McElman: Vous avez parlé de la responsabilité financière des propriétaires de navires. En général, existe-t-il des règlements rigoureux sur la navigabilité des pétroliers qui pénètrent dans nos eaux côtières et visitent nos ports?

M. Macgillivray: Non, il n'y en a pas. C'est un des objets du présent projet de loi. Tout le principe des lois sur la sécurité maritime portait uniquement, autrefois, sur la protection des vies humaines en mer et il n'avait pour but que de nous permettre de vérifier si en quittant le port un navire était en état de naviguer. Par conséquent, toutes nos lois sont faites pour que nous nous assurions que les navires quittant nos ports sont construits, équipés et entretenus de manière appropriée. Mais nous n'avons aucune loi jusqu'ici, en attendant que le présent projet de loi ne soit adopté et n'ait force de loi, qui dise que les navires qui pénètrent dans nos eaux doivent offrir des conditions de sécurité. Nous avons inclus, il est vrai, un nouvel objectif dans le présent projet de loi, soit la protection de l'environnement contre tous dommages causés par les navires alors que le premier but visé était, je le répète, la protection des vies humaines et, pour cette raison, la navigabilité des navires.

Le sénateur McElman: Selon moi, nous sommes en train de discuter de trois catégories de navires en ce qui concerne la propriété et la responsabilité. Les sociétés pétrolières les plus importantes possèdent des bateaux qui sont inscrits au nom de leurs filiales dans bien des cas et naviguent sous un autre pavillon. Ces navires sont à mon avis généralement en très bon état.

Il y a ensuite les affrètements à long terme qui sont pratiqués par ces sociétés. Les navires de cette catégorie ainsi affrétés sont en général en très bonne condition.

Il y a encore l'affrètement à court terme d'un navire dont le sénateur Rattenbury nous a entretenus. On m'a donné à entendre qu'un grand nombre de navires de cette catégorie sont dans un piteux état et représentent un réel danger pour les eaux côtières.

Pensez-vous que le projet de loi qui nous est maintenant soumis et qui associe le propriétaire du navire à celui de la cargaison augmentera notre protection dans ce domaine également?

M. Macgillivray: J'estime que la meilleure protection dans ce domaine est accordée au moyen de règlements portant sur la sécurité du navire lui-même. Il est prévu dans cette loi le pouvoir de faire des règlements concernant la construction du navire, son entretien en bon état, son équipement en matériel et en personnel. Nous pourrions, en appliquant ces règlements, introduire un système en vertu duquel le navire devra fournir la preuve qu'il est bien entretenu. Je crois que c'est le meilleur moyen de nous mettre à l'abri des risques que posent les navires en mauvaise condition entrant dans nos eaux.

Cependant, nous avons pensé que le fait d'inclure dans le projet de loi la responsabilité du propriétaire de la cargaison l'encouragerait peut-être à faire un meilleur choix entre les navires qu'il entend affréter. On nous a fait remarquer que ce n'est pas ainsi que se traitent les contrats d'affrètement et que les navires sont parfois affrétés sur préavis de quelques jours ou de quelques heures. Il est pourtant possible que cette façon de procéder ne soit pas la meilleure pour empêcher la pollution de se produire. C'est en tout cas un des buts visés en faisant supporter au propriétaire de la cargaison la responsabilité, car on veut ainsi l'obliger à faire un meilleur choix.

Le sénateur Burchill: Monsieur Macgillivray, je voudrais mentionner de nouveau le point que j'ai soulevé l'autre jour au sujet du risque d'une fuite posé non pas par un pétrolier particulièrement mais par un bateau à moteur diesel de n'importe quelle catégorie, dans un des petits ports comme, par exemple, nos ports régionaux de Newcastle et de Chatham dont, comme vous le savez, le trafic maritime est important.

Le sénateur McElman: Sur la Miramichi.

Le sénateur Burchill: Précisément. Supposons qu'il s'y produise une fuite. Vous savez ce qu'est la Miramichi, monsieur Macgillivray, la rivière où le saumon abonde le plus au monde.

Le président suppléant: Cette affirmation, venant de vous, monsieur le sénateur Burchill, nous la croyons.

Le sénateur Burchill: C'est un fait. L'ancien ministre des Pêcheries vous le confirmera. Le sénateur Rattenbury ne s'en fait pas puisqu'il est à Port-Saint-Jean et que votre bureau s'y trouve; vous pouvez à l'occasion prendre les mesures qu'il vous plaît; mais si un déversement de polluants a lieu dans la Miramichi, il n'y aura

personne de responsable pour faire quoi que ce soit. Je ne crois pas que ce serait trop que de demander au maître du port, par exemple, de s'occuper de ces choses. Je ne fais que penser à lui comme à un fonctionnaire qui pourrait se mettre en rapport avec votre ministère à Saint-Jean. Je veux qu'il y ait sur les lieux quelqu'un capable d'endosser la responsabilité d'informer votre ministère de la fuite. Il n'y a personne là à l'heure actuelle. Vous l'avez reconnu l'autre jour.

Je détiens une lettre du ministre des Transports m'annonçant que notre maître du port est obligé, en raison de l'âge, de prendre sa retraite, bien à contrecœur. Je suis d'opinion qu'il peut remplir ces fonctions maintenant aussi bien qu'il l'a fait auparavant. Quoiqu'il en soit, le ministre le force à s'en aller parce qu'on a besoin d'un homme plus jeune pour remplir les fonctions de maître du port. Ce n'est pas une très lourde charge à imposer que de lui demander d'être attentif aux fuites de pétrole dans la rivière, n'est-ce pas?

M. Macgillivray: Non, pas précisément, monsieur le sénateur. Comme vous le savez, le projet de loi comporte des dispositions pour la nomination de fonctionnaires chargés de la lutte contre la pollution. Il se peut qu'on leur donne des pouvoirs très étendus bien qu'en fait ce que vous demandez se résume à ce qu'il y ait seulement quelqu'un sur les lieux pour avertir le bureau de Saint-Jean.

Le sénateur Burchill: C'est cela.

M. Macgillivray: Nous avons essayé, aux termes des règlements actuels de lutte contre la pollution par le pétrole, d'encourager les gens à aviser très promptement le ministère de tout déversement de quelque nature que ce soit, que le polluant provienne d'un navire échoué ou en difficulté, du pompage de réservoirs d'huile ou de tous autres moyens qui entraîneraient un déversement d'huile dans l'eau. Nous avons essayé d'encourager les gens à rapporter promptement ce genre d'incidents à nos bureaux, et très souvent nous en avons été informés rapidement.

Je vais bien me rendre compte de la situation sur la Miramichi et je suis tout à fait certain que le capitaine de port ou quelqu'un d'autre peut être amené à faire la déclaration rapidement.

Le sénateur Smith: Si vous me le permettez, je voudrais faire ressortir qu'il n'est pas nécessaire qu'on le lui rappelle. Il existe un très grand nombre de ports semblables à ceux du sénateur Burchill. Je ne pense pas que nous ayons l'esprit étroit au sujet de cette affaire, mais je suis conscient du fait qu'un trafic relativement intense anime le port où j'habite, qu'une industrie de papier-journal s'y est établie ainsi que des installations à mazout pour la fourniture d'énergie thermique. Cette situation, à mon avis, comporte des risques d'autant plus qu'elle concerne une autre rivière à saumon et un port déjà pollué dans une certaine mesure par les effluents de cette fabrique de papier-journal. Selon moi, des ordres devraient être donnés aux capitaines de ces ports leur faisant obligation de surveiller ces choses-là et de faire rapport à leur bureau régional, lequel, dans ces cas, serait Halifax, je crois. Je sais gré au sénateur Burchill d'avoir mentionné ce point parce qu'à mon avis, il est important.

Le président suppléant: Je suis certain que M. Macgillivray tiendra compte de cette suggestion.

Le sénateur Kinley: Un article du projet de loi vise la nomination d'un directeur qui, à ce qu'il semble, aura des pouvoirs étendus et la haute main sur la situation sans réserve aucune ou presque. C'est ça que vous essayez de faire pour donner l'effet voulu à la loi?

M. Macgillivray: Je ne crois pas que le directeur possède des pouvoirs très étendus. Ses pouvoirs n'ont trait qu'à la caisse des réclamations de la pollution et il n'en a pas d'autres. Ses attributions consistent à accepter des paiements faits à la caisse et à en faire sur la caisse dans les cas appropriés.

Le sénateur Kinley: Comment entendez-vous éliminer cette pollution? Vous ne le pouvez pas avec les pouvoirs que vous possédez, vous devez donc trouver un autre moyen de l'empêcher de se produire.

M. Macgillivray: En effet, le projet de loi ne comporte pas des dispositions autorisant le directeur à éliminer la pollution. Son rôle consiste à aider à indemniser convenablement les personnes des dommages subis par elles dans un accident.

Le sénateur Kinley: Voici ce que dit le projet de loi:

«Directeur» désigne le directeur de la Caisse des réclamations de la pollution maritime.

Le président suppléant: C'est exactement ce que monsieur Macgillivray a dit.

Le sénateur Kinley: Ce fonds sera alimenté par une contribution de 15 cents la tonne.

M. Macgillivray: Elle n'excèdera pas 15 cents la tonne.

Le sénateur Kinley: Vous pourrez la réduire si vous le voulez?

M. Macgillivray: Oui.

Le sénateur Kinley: Ca fait environ sept millièmes de dollar par gallon, pour parler net. Si, par exemple, j'achète du mazout cela veut dire que je paierai sept millièmes de dollar sur le prix de ce mazout. Ce n'est pas une forte taxe, n'est-ce pas?

M. Macgillivray: Non, je ne le pense pas, mais je crois qu'il nous faut reconnaître . . .

Le sénateur Kinley: Les compagnies pétrolières disaient l'autre jour qu'elles comptaient obliger les navires à se constituer en société. Il en résulterait que la responsabilité d'un actionnaire serait de 2,000 francs-or. N'est-ce pas vrai?

M. Macgillivray: Oui, 2,000 francs-or par tonne de la jauge du navire, c'est le maximum.

Le sénateur Kinley: Le franc-or Napoléon vaut environ 64½ cents.

M. Macgillivray: Non, ce franc vaut environ 6 2/3 cents.

Le sénateur Kinley: Ce n'est pas le franc Napoléon?

M. Macgillivray: Non.

Le sénateur Thompson: Monsieur le président, j'aimerais que monsieur MacGillivray nous explique clairement au sujet d'une des principales affirmations des exposés, la responsabilité au premier chef, et le principe invoqué par le propriétaire de la cargaison, savoir, qu'il ne devrait pas être tenu conjointement responsable avec le propriétaire du navire.

A la page 3:12 du compte-rendu de la séance du 17 mars 1971, monsieur Lewtas s'est exprimé ainsi:

Lorsque nous avons demandé pourquoi ils n'avaient pas . . .

C'est-à-dire pourquoi cette solidarité ne serait pas distincte et la responsabilité du propriétaire de la cargaison placée au deuxième niveau de responsabilité par l'entremise de la caisse contre la pollution des eaux . . . Interrogé à ce sujet dans l'autre endroit, il a répondu:

Quand nous avons voulu savoir la raison de leur décision, nous avons reçu une réplique, une seule. La voici: après réflexion et selon toute apparence, ils étaient arrivés à la conclusion que si la solidarité du propriétaire de la cargaison était maintenue à ce stade de responsabilité, il ferait plus attention au choix des navires qu'il affrète.

Et ainsi de suite.

Nous avons écouté les arguments concernant la possibilité d'entretenir en bon état les navires, leur bon état de navigabilité et la responsabilité financière de leurs propriétaires.

Considérez-vous le premier principe comme étant plus qu'une manière indéfinissable, pour le propriétaire de la cargaison, d'engager sa responsabilité?

M. Macgillivray: La responsabilité n'est pas indéfinissable; elle incombera au propriétaire de la cargaison de par la loi dès que l'arrêté en conseil aura été adopté pour mettre cette mesure en vigueur. A mon avis, monsieur Lewtas a employé le mot "indéfinissable" pour décrire la proposition que j'ai faite plus tôt ce matin, à savoir qu'un des buts visés dans la demande de responsabilité du propriétaire de la cargaison est de l'obliger à faire un meilleur choix en affrétant des navires non affectés à une ligne régulière.

Le sénateur Thompson: Le propriétaire de la cargaison pourra peut-être se soustraire à cette obligation s'il s'agit du propriétaire d'un unique navire, n'est-ce pas? Mais il n'y échappera pas en raison de la responsabilité du propriétaire. Le propriétaire de la cargaison fera attention avant de choisir ce navire en particulier.

M. Macgillivray: Supposons qu'un employé d'une compagnie pétrolière chargé de l'affrètement de cargos ait le droit de choisir entre deux navires dont un appartient à quelqu'un dont la réputation d'entretenir en bonne condition son navire est connue; l'employé sera encouragé à choisir le navire de ce propriétaire plutôt que l'autre même si cela doit coûter un peu plus cher à l'affrèteur.

Le sénateur McElman: L'Arrow, n'appartient-il pas à cette catégorie de société que vous avez mentionnée? C'était une société possédant deux navires inscrits à Panama. Je me souviens qu'on a constaté que l'équipement de navigation comprenant . . .

Le sénateur Rattenbury: Et l'usage qu'on en a fait.

Le sénateur McElman: . . . le sonar, le radar, ou je ne sais quoi d'autre, ne fonctionnait pas et que le navire avait pénétré dans des eaux très agitées. La côte est très houleuse et le navire traversait une tempête. En vérité, il n'était pas en état de prendre la mer. Est-ce que cette affaire ne relève pas de la question soulevée par le sénateur?

M. Macgillivray: L'Arrow est sans aucun doute un bon exemple du genre de navire que les gens n'affrèteront pas, nous l'espérons . . .

Le sénateur McElman: Parfaitement!

M. Macgillivray: Il n'était pas en bonne condition.

Le sénateur Kinley: La présente législation s'occupera des cas du même genre.

M. Macgillivray: Je ne crois pas qu'elle modifie des dispositions qui n'ont pas besoin d'être réformées.

Le sénateur Kinley: Elle veillera à ce que les navires offrent des conditions de sécurité.

M. Macgillivray: Elle fournit une occasion d'améliorer la situation.

Le sénateur Kinneer: Est-ce que monsieur MacGillivray a dit que *Imperial Oil* était l'affrètement de ce cargo?

M. Macgillivray: On m'a donné à entendre que *Imperial Oil* était la propriétaire de la cargaison de l'*Arrow*. Oui, c'est cela.

Le sénateur Kinneer: Il me semble qu'une société de l'importance de *Imperial Oil* devrait connaître l'état d'un navire qu'elle désire affréter. Je suis étonné qu'elle ait utilisé un navire comme l'*Arrow*. Ne pensez-vous pas qu'elle devait bien connaître ce navire?

M. Macgillivray: Il y a ici peut-être des témoins représentant *Imperial Oil* qui seraient plus aptes que moi à répondre à cela.

M. J. L. Lewtas, c.r., conseiller juridique de Petroleum Association for Conservation of Environment—Imperial Oil: Il faut éclaircir un ou deux points. Quand *Imperial Oil* a affrété l'*Arrow* elle savait que ce navire répondait aux exigences de l'industrie mondiale de l'assurance. Ceux qui étaient chargés d'en faire le classement l'ont trouvé en excellente condition.

J'estime que je me dois de soulever un autre point en déclarant que personne ici, *Imperial Oil* moins que les autres, ne peut se vanter ou se féliciter de l'incident de l'*Arrow*. Nous admettons qu'après un examen rétrospectif, semble-t-il, on s'est aperçu que certaines pièces d'équipement de navigation assez complexes ne fonctionnaient pas convenablement sur l'*Arrow*.

Le juge qui a mené l'enquête a vu précisément que le navire a échoué parce que le capitaine n'a pas employé la technique la plus élémentaire de navigation.

Le sénateur Rattenbury: En d'autres termes, c'était une erreur humaine.

M. Lewtas: Erreur humaine, en effet. Il n'avait qu'à faire le point d'après quelques feux, ce qui était possible vu la bonne visibilité. Par conséquent, que le radar fonctionnât bien ou non, dans cet accident, cela ne fait aucune différence. Ainsi que nous l'avons dit lors de notre témoignage ailleurs, le fait de bien choisir un navire importe peu; le fait brutal dans le cas de l'*Arrow*, c'est que même le meilleur de ces navires n'est pas construit pour aller à terre.

Revenons à cette question de choix de navires; lorsque j'ai parlé d'«une certaine manière indéfinissable» qui nous permettrait d'améliorer le genre des navires affrétés, c'est exactement ce que j'ai voulu dire. Les compagnies pétrolières sont très fières de leurs méthodes d'affrètement. Elles utilisent les meilleurs navires régulièrement.

Toutefois, lorsque le chef du service d'affrètement d'une importante société pétrolière doit faire transporter une cargaison, sa liberté de manœuvre n'est pas très grande. Il sait qu'il lui faut un navire pour le transport d'une certaine quantité de marchandises et que ce navire, affrété, doit être à même de prendre la cargaison à un

certain moment, et son choix alors se borne rigoureusement à un certain nombre de navires. Il lui faut consulter ses registres pour savoir où se trouvent ces navires et comment ils ont été pris en louage par d'autres personnes. Presque immédiatement son choix se réduit à un très petit nombre de navires. Il doit alors prendre celui qui répond le mieux à ses besoins. Il n'a pas des semaines devant lui pour ce faire; il ne peut pas prendre l'avion pour se rendre au lieu où se trouve le navire en question et faire le tour du bâtiment avec un marteau pour s'assurer qu'il est en bonne condition. Il a, en fait, très peu de temps à sa disposition pour prendre une décision et, s'il dispose de plusieurs heures, il peut faire deux choses. D'abord il doit savoir que le navire qu'il veut prendre en louage est un navire de haut bord dûment classé par toutes les sociétés de classification dont ce bâtiment relève dans le monde entier. Cela le portera à croire que ce navire est entièrement assuré.

Il devra ensuite consulter sa liste personnelle de propriétaires insolubles. Tout le monde sait qu'il y a certains navires et certains propriétaires de navires avec qui personne ne veut faire affaire et personne ne traitera avec eux.

Le sénateur Kinley: J'ai une question à poser au sujet de l'assurance. Les assureurs doivent être prudents. Qu'est-ce qui se passe quand ils n'assurent pas un navire?

M. Lewtas: Vous pouvez être certain qu'un navire non assuré ne transportera pas une cargaison de l'*Imperial Oil*.

Le sénateur Kinley: S'il n'est pas assuré vous ne passerez pas un contrat d'affrètement avec lui?

M. Lewtas: Il ne pourra pas prendre la mer.

Le sénateur Kinley: J'imagine qu'en cas de réouverture du canal de Suez votre problème sera à demi réglé.

M. Lewtas: La plupart des navires qui quittent le Vénézuela à destination des provinces maritimes ne traversent pas le canal de Suez.

Le sénateur Kinley: Je crois que les prix ont été augmentés l'autre jour. Les journaux l'ont dit.

M. Lewtas: Selon mes renseignements, nous n'avons pas haussé nos prix récemment.

Le sénateur Thompson: Quel était votre point quand vous avez dit que le choix du propriétaire du navire est très limité sauf dans la mesure où les organismes internationaux mettent à couvert la responsabilité des navires? Est-ce la seule chose sur laquelle il peut compter?

M. Lewtas: Oui. Sans vouloir offenser monsieur Macgillivray, je dirai que le fait de rendre le propriétaire de la cargaison solidairement responsable au premier degré n'affectera pas faiblement l'amélioration de la conduite de ce genre d'opérations maritimes. Ce qui aura ce résultat, et je crois que monsieur Macgillivray l'a admis, ce sont des règlements rigoureux et efficaces.

Le sénateur Kinley: Vous avez dit que le navire a touché le fond; je crois, moi, qu'il a heurté un rocher en 70 pieds d'eau. Je ne puis dire comment on a rencontré ce piège. A mon avis, c'était dû à une fausse manœuvre. En dépit du fait que le mécanisme électrique du navire était en réparation, la plupart des capitaines utilisent

aujourd'hui la sonde et le sextant, mais un accident de ce genre arrive rarement. Avez-vous des observations à faire à ce sujet?

Ces navires qui paient des salaires dérisoires nous empêchent d'avoir une marine marchande d'autant plus que les navires qui sont en service à peu de frais constituent une menace pour le pays. La question est de savoir ce que cela coûte au Canada de ne pas avoir une marine marchande. Un navire d'occasion transportant une cargaison de TNT a secoué la ville de Halifax. Il y avait sur le pont des barils de cette substance inflammable. Un navire norvégien aborda ce vieux rafiote, le T.N.T. prit feu causant une explosion qui a endommagé lourdement la ville de Halifax. L'équipage n'était pas bon et guère à la hauteur de la situation.

L'inscription des compagnies de navigation et des navires au Canada ne semble pas être dans l'intérêt des provinces maritimes. Nous sommes naturellement un peuple de gens de mer et il y a du chômage chez nous. Nos gars autrefois allaient régulièrement en mer mais aujourd'hui la marine marchande ne travaille que dans la région des lacs. Le Canada devrait posséder une marine marchande. Il existe une trinité: la compagnie d'assurances, la société pétrolière et le navire. Je ne pense pas que vous puissiez comparaître devant un comité et lui dire que vous n'avez rien à faire avec les navires, que les navires n'ont rien à faire avec les marchandises et que les marchandises n'ont rien à faire avec l'assurance parce que je sais que tout est étroitement lié dans ce groupe.

Vous avez fait une importante déclaration ici quand vous avez dit que les navires allaient être constitués en sociétés. Qu'est-ce que cela a à faire avec les sociétés pétrolières ou avec un navire quelconque? Est-ce que cela les dégage de leur responsabilité d'actionnaire? La loi au Canada fixe le montant de la somme que quelqu'un doit payer en cas d'avarie à un navire. Si ce dernier appartient à une société constituée il n'y a pas de responsabilité, sauf une responsabilité spéciale que vous ne pouvez pas offrir. La faute est capitale par rapport aux questions d'assurance. Lorsque je loue un navire pour le transport d'une marchandise je m'attends qu'il fasse ce transport sans m'occasionner d'ennuis; par contre, s'il doit transporter une cargaison qui va exploser ou détruire une région, il naît une double responsabilité. Il me semble que c'est ce pourquoi nous avons ce problème de la navigation. C'est une bonne loi. Je ne crois pas que les frais, pour le pétrole, soient très élevés ni que soit exagérée l'obligation incombant à un actionnaire qui est en tort et qui doit agir en conséquence. Il s'agit d'une somme de 2,000 francs seulement.

M. Lewtas: Monsieur le président, la semaine dernière quand nous avons soumis notre mémoire, j'ai remarqué que nous n'avons rien trouvé à redire contre la création de la caisse des réclamations anti-pollution maritime.

Le président suppléant: J'estime, monsieur le sénateur Kinley, que vous avez fait ressortir votre thèse. Vous avez déclaré que le présent projet de loi fournira au ministre les moyens de prescrire des règlements appropriés pour les situations semblables à celles que vous avez mentionnées.

Honorables sénateurs, vous pouvez, si vous le voulez, examiner les articles l'un après l'autre. Monsieur Macgillivray pourra vous signaler les sujets ou articles que le ministre serait disposé à modifier plus tard au moyen d'un nouveau projet de loi.

L'article 1, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président suppléant: L'article 2 se réfère à la Partie xix intitulée «Pollution». L'article 736 dans la Partie xix, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président suppléant: Monsieur Macgillivray, puisque nous arrivons aux articles au sujet desquels vous voulez expliquer l'étude que le ministre est disposé à faire ou les amendements qu'il serait disposé à considérer à un stade ultérieur, vous pouvez intervenir dans la discussion.

M. Macgillivray: Je le ferai certainement. Et au fur et à mesure que nous avancerons veuillez signaler à mon attention les points que j'aurais oublié de mentionner.

Le président suppléant: L'article 737, est-il adopté?

Le sénateur Thompson: Relativement à cet article, nous avons mentionné le pétrole, au sujet de la pollution, mais, à mon avis, la définition peut être élargie et, en fait, est élargie suivant l'arrêté en conseil.

M. Macgillivray: Vous remarquerez que la définition du polluant est très large et qu'elle comprend, suivant les termes définitifs, le pétrole et toutes sortes de substances décrites par le gouverneur en Conseil. Par conséquent, nous pouvons y inclure des polluants précis pour les besoins de la cause.

Le sénateur Rattenbury: C'est une de mes objections; nous établissons en ce moment seulement un fonds pour les navires transportant du pétrole et non pour ceux qui transportent d'autres polluants possibles.

Le président suppléant: Je crois savoir qu'il en est question dans un article plus loin.

Des voix: Adopté.

Le président suppléant: L'article 738, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président suppléant: L'article 739, est-il adopté? Il traite des règlements. Avez-vous des remarques à faire sur cet article en particulier, monsieur Macgillivray?

M. Macgillivray: Aucun des témoins qui ont comparu devant ce comité n'a présenté des observations au sujet de cet article. Cependant, vous aurez remarqué que dans le mémoire de la Chambre de navigation internationale placé en appendice à vos procès-verbaux, la Chambre a répété devant le Comité ce qu'elle avait dit à un autre comité, à savoir qu'elle est peu disposée envers l'adoption des pouvoirs réglementaires aussi étendus et qu'elle craint qu'en appliquant ou en exerçant ces pouvoirs, nous n'agissions unilatéralement et contrairement aux usages internationaux. Je crois que sous ce rapport elle devra attendre pour voir l'effet que produiront les règlements. Il serait très difficile de modifier le présent projet de loi à seule fin de rendre les règlements acceptables au point de vue international.

Le président suppléant: L'article 739, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président suppléant: L'article 740, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président suppléant: L'article 741, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président suppléant: L'article 742, est-il adopté? Avez-vous des commentaires à faire sur cet article, M. Macgillivray?

M. Macgillivray: Monsieur le président, nous traitons maintenant de l'article concernant la responsabilité civile, sujet principal de préoccupation des témoins qui se sont présentés devant le Comité. Je crois que les témoins des sociétés pétrolières se sont opposés à l'inclusion de l'article 743 (1) (b). Cet alinéa permet au gouverneur en conseil de prescrire les catégories de navire pour lesquelles le propriétaire d'une cargaison est solidairement responsable avec le propriétaire du navire. J'ai attiré l'attention du ministre sur cette objection, entre autres. Et dans ce cas, nous ne serions pas disposés à modifier l'article. Le ministre s'est engagé à étudier des amendements mais je ne crois pas qu'il faudrait inclure celui-là. Il faudrait certainement que la scène internationale soit profondément modifiée quant à la convention concernant la responsabilité civile et quant à la convention proposée concernant la caisse, avant que le ministre soit disposé à laisser tomber cet article.

Le sénateur Kinley: A-t-il été adopté par la Chambre des Communes?

M. Macgillivray: Oui, et il a été adopté sans amendement je crois.

Le président suppléant: L'article 743 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président suppléant: L'article 744 est-il adopté? Il traite des limites de la responsabilité. Avez-vous des commentaires sur cette clause, monsieur Macgillivray?

M. Macgillivray: Monsieur le président, si vous le permettez, je voudrais un instant revenir à l'article 743. J'ai dit qu'il a été adopté sans amendement mais en réalité, au comité des Communes, il a été modifié par l'addition du paragraphe 5, au haut de la page 13. Cette question en est une autre qui n'a pas soulevé de commentaires précis de la part des témoins. Il n'y a pas eu d'objections.

Le sénateur Thompson: Monsieur le président, je comprends que l'objet de cet article est de rendre le propriétaire d'une cargaison solidairement responsable. Je pense que les remarques des témoins étaient fondées sur la possibilité d'un chevauchement inutile dans le coût des assurances. La personne responsable est le propriétaire du navire. Je note que les observations à ce sujet touchaient les dangers pour le milieu, surtout celle du Sénateur Kinley sur les explosifs à Halifax. On voudrait que le propriétaire de la cargaison partage la responsabilité. A-t-on déjà appliqué le principe selon lequel, quand il s'agit d'explosifs, le propriétaire de la cargaison est solidairement responsable?

M. Macgillivray: Il y a un précédent pour une cargaison nucléaire. C'est un précédent très récent qui a force de loi depuis la dernière session du Parlement. Il s'agissait de la première loi traitant de la responsabilité en cas d'incident désastreux et elle ramenait la responsabilité à la personne capable de s'assurer. Ce principe a été avancé pour la première fois sur la scène internationale il y a environ 10 ans, dans une autre convention de Bruxelles concernant la responsabilité des propriétaires de navires nucléaires. La responsabi-

lité absolue faisait alors pour la première fois partie d'une convention internationale.

Le président suppléant: Avez-vous des commentaires sur l'article 744, M. MacGillivray?

M. Macgillivray: Cet article a été l'objet de beaucoup d'attention et a soulevé beaucoup d'intérêt chez tous les témoins entendus ici. M. Brisset a recommandé au Comité un amendement établissant les procédures à suivre pour fixer les limites de la responsabilité. C'est là un des points sur lesquels le ministre est d'accord pour modifier le bill et il présentera un amendement à ce sujet avant la fin de l'année, pour éclaircir la situation. Cela nous permettra de poursuivre notre étude du bill et d'y faire inclure les éléments souhaitables.

Le sénateur Kinley: En attendant, il veut le faire adopter?

M. Macgillivray: Oui.

Le sénateur Kinley: Et il s'en occupera en temps et lieu?

M. Macgillivray: Oui.

Le président: Je crois qu'il y a d'autres remarques sur l'article 744.

M. Macgillivray: Oui. Il y a celles qu'ont formulées les quatre représentants des sociétés pétrolières. Je pense qu'ils étaient d'accord pour permettre au propriétaire d'une cargaison de limiter sa responsabilité même dans le cas où le propriétaire du navire perdrait le bénéfice de la limite par sa faute ou par sa négligence.

Cette question est présentement à l'étude et le ministre est disposé à y répondre favorablement par un amendement proposé plus tard cette année.

Le sénateur Bourget: Quel serait cet amendement?

M. Macgillivray: Il éclaircirait la situation. Aux termes de la loi actuelle, une fois rendu responsable, le propriétaire d'une cargaison n'aura pas droit à une responsabilité limitée quand le propriétaire du navire perd ce même droit. L'amendement éclaircirait la situation en stipulant que dans le cas d'un accident avec dommages couvert par la clause de responsabilité, les propriétaires du navire et de la cargaison étant solidairement responsables, le propriétaire de la cargaison aura le droit de limiter sa responsabilité en fonction du tonnage du navire même si le propriétaire du navire a perdu son propre droit de limite par sa faute personnelle.

Le sénateur Bourget: Cela suppose de la négligence de la part du propriétaire du navire?

M. Macgillivray: Oui, monsieur, celle du propriétaire du navire mais distincte de la négligence de l'équipage du navire. Quand une faute est imputable à l'équipage, le propriétaire porte encore une part de responsabilité qu'il peut limiter; mais si la faute lui est en partie ou complètement imputable, alors il n'a pas droit à une responsabilité limitée.

Les sociétés pétrolières nous ont demandé de faire en sorte qu'elles aient le droit à une responsabilité limitée, peu importe s'il y a faute du propriétaire du navire ou non. Elles ont aussi demandé d'ajouter une clause qui leur donnerait un recours contre le propriétaire du navire quand des dommages-intérêts sont réclamés du propriétaire de la cargaison. Cela veut dire que si une personne lésée croit plus facile de poursuivre le propriétaire de la cargaison et

qu'elle obtient des dommages-intérêts, le propriétaire de la cargaison veut avoir un recours contre le propriétaire du navire. Ce point en est un autre que le ministre est disposé à étudier dans le cadre de l'amendement proposé.

Le sénateur Kinley: Il est un peu compliqué.

M. Macgillivray: En effet, il est très compliqué.

Le sénateur Kinley: J'hésite à m'opposer au bill du ministre à moins qu'il ne le dise, car il est très technique.

Le président suppléant: Y-a-t-il d'autres commentaires?

M. Macgillivray: M. Brisset a aussi demandé que le propriétaire du navire, ou de la cargaison, je suppose, qui a payé des dommages causés par un accident ou qui a assumé des frais de nettoyage ou qui a pris des mesures préventives, puisse être considéré comme un réclamant par rapport à sa propre caisse de dommages limités. Sa responsabilité se trouverait diminuée quelque peu par le fait qu'il aurait déjà dédommagé les réclamants ou aurait assumé les frais pour atténuer les dommages. C'est un autre point.

Je ne puis promettre que cet aspect sera inclu dans l'amendement du ministre, mais il fait l'objet d'un examen attentif.

M. Brisset a également demandé que l'assureur ait les mêmes moyens de défense que l'assuré ainsi qu'une protection additionnelle dans le cas d'un accident causé intentionnellement par un propriétaire de navire. Mon interprétation du bill me fait croire qu'un tel amendement n'est pas nécessaire. S'il y avait une poursuite contre la compagnie d'assurance, je crois que l'assureur devrait bénéficier des mêmes moyens de défense que l'assuré et des mêmes limites de responsabilité.

Le sénateur McElman: Il en a toujours bénéficié.

M. Macgillivray: Oui et je ne pense pas que le bill y change quelque chose. Mais s'il n'a pas ces moyens, nous sommes ouverts à une discussion et cela pourra peut-être faire l'objet d'un amendement.

Le président suppléant: Y-a-t-il d'autres commentaires sur l'article 744?

Le sénateur Thompson: Le capitaine Hurcomb a noté que la législation des États-Unis est beaucoup plus précise quant aux exemptions. Je crois que M. Macgillivray, au cours de son témoignage, a déclaré qu'il en tiendrait compte.

M. Macgillivray: Oui, c'est vrai. Là, nous parlons de l'article précédent. J'aurais dû en parler: je pourrais peut-être le faire maintenant.

Le président suppléant: Vous le pouvez.

M. Macgillivray: J'ai attiré l'attention du ministre sur ce point mais les exemptions comprises dans l'article 744 (4) se trouvent aussi dans la Convention de Bruxelles. Elles ont été recommandées à l'autre comité qui les a adoptées. Mais si nous y apportions des modifications, nous ne serions plus en accord avec la Convention de Bruxelles ni avec presque tout le reste du monde.

Le sénateur Thompson: On a parlé de la Voie maritime du Saint-Laurent et de la possibilité de conclure une entente réciproque avec les États-Unis. Je crois savoir qu'il y a une autre exception aux États-Unis.

M. Macgillivray: Nous tiendrons compte de ce fait dans nos discussions avec les États-Unis. Le capitaine Hurcomb a soulevé d'autres points dont nous parlerons quand nous aborderons les autres sections. Mais une exception fondée sur la négligence d'une autre partie détruirait à toutes fins pratiques cette partie du bill.

Le président suppléant: Avez-vous d'autres commentaires sur cet article?

M. Macgillivray: Je crois avoir couvert tous les points soulevés par les témoins.

Le président suppléant: L'article 744 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président suppléant: Avez-vous des commentaires sur l'article 745 qui concerne la preuve de solvabilité?

M. Macgillivray: Le capitaine Hurcomb a soulevé un point là-dessus, mentionnant que les navires canadiens naviguant en eaux américaines dans les Grands lacs sont obligés de fournir une preuve de solvabilité aux États-Unis. D'après cette clause, ils devront aussi la fournir au Canada. Ce point a également été soulevé par l'*International Chamber of Shipping*.

Monsieur le président, comme je l'ai dit au début de la séance d'aujourd'hui, le Canada devra élaborer une législation compatible avec celle des États-Unis là-dessus. Nous avons l'intention d'en discuter avec eux le plus tôt possible.

Le capitaine Hurcomb a aussi fait remarquer que si la preuve de solvabilité est exigée par les États-Unis pour les navires canadiens naviguant en eaux américaines même s'ils ne font escale à aucun port américain, d'après ce bill, elle ne l'est pas pour les navires américains naviguant en eaux canadiennes sans s'arrêter dans un de nos ports. Le ministre est disposé à étudier un amendement sur ce point plus tard. Cependant, les discussions que nous allons avoir avec les États-Unis changeront peut-être cet aspect de la question et le rendront sans importance. En d'autres termes, nous arriverons peut-être à élaborer une façon commune de fournir la preuve de solvabilité.

Le président suppléant: L'article 745 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président suppléant: Y-a-t-il des commentaires sur l'article 746?

M. Macgillivray: Plusieurs témoins appellent cet article «la responsabilité secondaire du propriétaire de cargaison», en ce qui concerne leur obligation de cotiser à cette caisse.

L'article 757 traite également de cette question mais nous pouvons tout aussi bien en parler ici puisqu'elle se rapporte aux paiements à verser à la caisse.

Le ministre n'a pas l'intention actuellement de retirer cet article. Nous pourrions voir après le 1^{er} avril comment fonctionne la caisse CRISTAL. Nous pourrions suivre le progrès de la Caisse internationale à mesure que se précisent à Londres les préparatifs de la conférence de novembre. On a peut-être des modifications à suggérer pour la Caisse nationale quand la question sera à nouveau soumise au Parlement. Mais à l'heure actuelle, il semble assez clair que nous avons l'intention de maintenir une caisse, parce qu'il y a

Le président suppléant: L'article 746 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président suppléant: L'article 747 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président suppléant: L'article 748 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président suppléant: L'article 749 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président suppléant: L'article 750 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président suppléant: L'article 751 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président suppléant: L'article 752 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président suppléant: L'article 753 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président suppléant: L'article 754 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président suppléant: L'article 755 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président suppléant: L'article 756 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président suppléant: Nous arrivons maintenant à l'article 757. Je crois que M. Macgillivray a quelques observations à faire sur cet article en relation avec l'article 746.

M. Macgillivray: Plusieurs points ont été soulevés au sujet des paiements à la caisse. D'abord, il a été suggéré de fixer à \$10 millions le fonds de la caisse. Le ministre a étudié ce point ainsi que le gouvernement avant lui. Le gouvernement a décidé de ne pas limiter le fonds de la caisse.

Il a aussi été suggéré de faire entrer en vigueur la caisse des réclamations par proclamation pour nous donner le temps d'étudier le plan *CRISTAL*, que nous reconnaitrions ainsi n'avoir pas pu examiner à loisir. C'est là, je crois, un amendement auquel le ministre s'oppose. A noter cependant que la caisse ne verra le jour que par arrêté-en-conseil fixant, à cet article, les paiements à verser à la caisse. En principe, par conséquent, son entrée en vigueur pourrait être retardée.

Le sénateur Kinley: A l'exception de l'article 745, le bill n'entrerait pas en vigueur avant la date fixée par proclamation. De toutes façons, cette question est couverte.

M. Macgillivray: Vous avez raison, monsieur, mais le gouvernement a bien entendu l'intention de mettre ce bill en vigueur le plus tôt possible à cause de la quantité d'éléments souhaitables qu'il renferme.

D'autres points ont ici été soulevés par les représentants des sociétés pétrolières et je les ai portés à l'attention du ministre. Il a été suggéré que les réclamations pour dommages provenant d'autres sources de pollution que le pétrole ne soient pas payées à même la caisse jusqu'à ce qu'un régime ait été mis au point quant aux contributions relatives à ces autres polluants.

Le sénateur Kinley: Par pétrole, on entend son dérivé, l'essence, et d'autres choses?

M. Macgillivray: Oui, la définition du pétrole est assez large. Il n'est pas encore clair que le ministre soit disposé plus tard à accepter un amendement en ce sens. Je ne le crois pas nécessaire, en tout cas.

Le président suppléant: Il y a les règlements.

M. Macgillivray: Oui, il faudrait un amendement.

Le sénateur Rattenbury: Nous discutons l'article 757 actuellement?

M. Macgillivray: Oui. Nous verrons plus loin que des règlements peuvent être établis pour fixer les montants payables à la caisse.

Le président suppléant: Je pense que l'article 758 (6) couvre ce point.

M. Macgillivray: Oui, c'est ça. Il avait été suggéré qu'aucune réclamation ne soit réglée à même la caisse anti-pollution pour d'autres marchandises que le pétrole, jusqu'à ce que nous ayons mis au point un régime fixant des contributions relatives à ces autres polluants. Je pense qu'il nous faut reconnaître que le pétrole serait le seul polluant couvert. Le pétrole représente 60 pour cent du commerce maritime et son importance semble augmenter d'une année à l'autre. Nous devons nous attaquer d'abord au pétrole mais je ne puis dire si c'est là un amendement que le ministre serait disposé à proposer.

Le sénateur Rattenbury: M. Macgillivray, je suis au courant que certaines cargaisons transportées au Canada, les produits chimiques de Grande-Bretagne par exemple sont des polluants possibles, aussi dangereux que le pétrole.

M. Macgillivray: Voilà un domaine qui préoccupe beaucoup les gouvernements, et pas seulement le nôtre. Quelques organisations internationales, dont l'*IMCO*, ont mis sur pied un comité d'experts chargé d'identifier les autres polluants transportés par navires. Dans leur rapport, ces experts en dénombrent quelques centaines transportés les uns en vrac, les autres en contenants. Il y en a qui, transportés en contenants, sont aussi dangereux que s'ils l'étaient en vrac. Des centaines de nouveaux produits chimiques sont mis au point chaque année, au rythme de 300 je crois, et il faut les étudier un à un pour découvrir s'ils sont une source possible de pollution. Il reste beaucoup de travail à faire pour identifier ces autres polluants et faire adopter des mesures restrictives à leur sujet. Je dois avouer que cet effort ne fait que commencer, non seulement au Canada mais dans le monde entier.

Le sénateur Rattenbury: Je pense peut-être en termes très généraux mais une cause de désastre pourrait être le transport d'acide sulfurique vers une fabrique de pulpe.

M. Macgillivray: Oui, monsieur, ou le transport de phosphore dans la baie de *Placentia*. Cela se fait actuellement et à cet égard, le

bill nous permettra de réglementer le nettoyage des réservoirs car nous avons découvert que certains navires transportant du phosphore à la baie *Placentia* nettoient leurs réservoirs tout juste à la sortie et endommagent les pêcheries.

Le sénateur Rattenbury: C'est vrai.

Le sénateur Kinley: Ils tuent le poisson.

Le sénateur Rattenbury: Il me semble que, face à ce problème, nous pourrions être un peu insulaires.

Le président suppléant: L'article 758(c), qui traite des règlements, confère au ministre le pouvoir de s'occuper des polluants autres que le pétrole. Nous y viendrons après le présent article.

Le sénateur Rattenbury: Je l'ai lu, M. le président, mais je ne suis pas tout à fait d'accord avec vous.

Le président suppléant: Y a-t-il d'autres commentaires sur l'article 757?

M. Macgillivray: Je n'ai pas mentionné tous les points soulevés par les témoins. Je devrais cependant ajouter qu'ils ont tous été présentés au ministre qui en tiendra compte plus tard cette année, dans un bill destiné à améliorer cette loi.

Le sénateur Kinley: Le ministre ne veut pas que nous retardions ce bill?

M. Macgillivray: C'est exact, monsieur.

Le président suppléant: L'article 757 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président suppléant: L'article 758 traite des règlements que nous avons discuté en partie à l'article 757. L'article 758 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président suppléant: L'article 759 traite des montants impayés. L'article 759 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président suppléant: L'article 760. Avez-vous des commentaires, M. Macgillivray?

M. Macgillivray: C'est à cet article que M. Phillips, au nom de *Gulf Oil*, a suggéré que des paiements ne soient pas faits à même la caisse pour les réclamations de dommages causés par des polluants autre que le pétrole jusqu'à ce que ceux qui transportent ces marchandises cotisent. Nous tiendrons compte de cela. En réalité, le ministre n'a pas décidé encore s'il est en faveur d'une telle mesure.

Le président suppléant: L'article 760 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président suppléant: L'article 761.

Le sénateur Kinley: Il s'agit des peines. Elles sont bien élevées, et elles doivent sans doute l'être.

Le président suppléant: L'article 761 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président suppléant: L'article 762 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président suppléant: L'article 763 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président suppléant: L'article 764 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président suppléant: L'article 765 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président suppléant: L'article 766 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président suppléant: L'article 767 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président suppléant: L'article 768 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président suppléant: L'article 769?

Le sénateur Kinley: Il traite de la saisie. Il s'agit de la saisie d'un navire, n'est-ce pas?

M. Macgillivray: Oui monsieur. Il s'agit de l'arrestation d'un navire, comme l'arrestation d'un civil.

Le sénateur Kinley: Nous avons signé une convention qui nous accorde une zone de protection de 100 miles. Pouvons-nous saisir un navire au-delà de la zone de 12 milles?

M. Macgillivray: Non, monsieur.

Le sénateur Kinley: De quelle façon pouvons-nous être remboursés d'après cet accord international?

M. Macgillivray: Vous touchez là à un des défauts de la convention internationale pour la prévention de la pollution par le pétrole: la poursuite doit être instruite dans le pays d'enregistrement du navire à moins que le délit n'ait eu lieu à l'intérieur des eaux d'un autre pays. Il reste à remédier à cette situation.

Le sénateur Kinley: Je crois que l'Angleterre a voté contre nous à ce sujet. *George's Bank* est l'une de nos importantes pêcheries. Si des navires traversent ce banc et vidangent leurs réservoirs en se dirigeant sur Portland, ils passent dans les territoires de pêche canadiens. Il est très important de garder ces eaux propres. Avec ce bill, c'est une question de région; il ne s'applique pas à la côte du Pacifique. Un sénateur a soutenu qu'il s'appliquait à toute la côte mais je crois qu'il y a eu un amendement là-dessus depuis. Est-ce vrai, M. Macgillivray?

M. Macgillivray: Il y a eu de nombreux amendements.

Le sénateur Kinley: Son application a-t-elle été étendue à partir de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Écosse?

Un hon. sénateur: Les lignes ont été tracées, n'est-ce pas?

M. Macgillivray: Il ne s'agit pas ici de tracer les lignes limitant les zones de pêche. Il s'agit d'un accord international par lequel certains pays acceptent de défendre à leurs navires de vider du pétrole en pleine mer. Dans ce cas, il y a une limite de 100 milles à partir de la côte de l'Atlantique.

Le sénateur Kinley: Je crois comprendre que cette limite suit un certain parallèle, au sud du 60ième degré, n'est-ce-pas, et qu'elle touche la pointe de Terre-Neuve. Nous croyions que c'était ce qui avait été adopté. Je me souviens du jour de son adoption car je me trouvais alors au parlement. Quelques-uns réclamaient une limite de 1,000 milles. La Grande-Bretagne voulait 1,000 milles jusque dans la Méditerranée, à cause des risques du transport maritime. Nous avons toujours pensé qu'en Nouvelle-Écosse, nous n'avons pas obtenu assez de protection. J'espère que nous pourrions convaincre les États-Unis de nos intérêts communs en pêche et qu'ils nous seconderont à la prochaine conférence.

M. Macgillivray: Les derniers événements nous portent à croire que nous pouvons nous attendre à de grandes améliorations dans cette convention. Les États-Unis ont officiellement déclaré qu'ils veulent en arriver, pour 1975, à l'élimination complète de la vidange de déchets de pétroles dans tous les océans.

Le président suppléant: L'article 769 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président suppléant: L'article 770 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président suppléant: La partie XIX est entièrement couverte par l'article 2 du bill. L'article 2 est-elle adoptée?

Des voix: Adoptée.

Le président suppléant: L'article 3 est-il adopté?

Dex voix: Adopté.

Le président suppléant: L'article 4 est-il adopté?

Dex voix: Adopté.

Le président suppléant: Voilà tous les articles du bill. Puis-je reporter le bill sans modifications?

Dex voix: D'accord.

Le sénateur Kinley: Monsieur le président, je voudrais rappeler que ce bill concerne le transport maritime étranger du pétrole étranger et l'assurance étrangère. A part le prix du pétrole, il n'y a aucun intérêt canadien là-dedans.

Le président suppléant: Merci, monsieur le sénateur Kinley. Merci, monsieur Macgillivray. Je voudrais aussi remercier les témoins qui se sont présentés ici et qui nous ont fourni tant de renseignements utiles sur ce bill.

La séance est levée.

APPENDICE

A: BP OIL LIMITED MONTREAL 995 22.3.71

DE: BP TC

POUR M. J. LANGELIER DU SERVICE DU CONTENTIEUX ET DES RÉCLAMATIONS P A MEDCRAFT BILL C-2 VOTRE TÉLEX DU 18 (STOP)

LA QUESTION DE LA RÉACTION DU CRISTAL AUX RÉCLAMATIONS SI LE BILL C-2 DEVIENT LOI SOUS SA FORME ACTUELLE A ÉTÉ ATTENTIVEMENT CONSIDÉRÉE PAR UN GROUPE DE TRAVAIL DE L'OCIMF AUJOURD'HUI (STOP) VOICI LE POINT DE VUE DE B.A. DUBAIS, PRÉSIDENT DU BUREAU DE DIRECTION DU OIL COMPANIES INSTITUTE FOR MARINE POLLUTION COMPENSATION LIMITED (STOP) JE CITE: VOUS COMPRENDREZ QUE CRISTAL EST UN ACCORD VOLONTAIRE ET QUE C'EST L'INSTITUTE QUI, DANS TOUS LES CAS, DÉCIDE DE SON APPLICATION ET DE SON INTERPRÉTATION (STOP) CEPENDANT SON BUT PRINCIPAL EST DE S'AJOUTER À LA PROTECTION DES PÉTROLIERS EN CE QUI CONCERNE LA RESPONSABILITÉ (STOP) SI UNE AUTRE SOURCE DE COMPENSATION INSTITUÉE PAR LA LOI VENAIT À ÊTRE OFFERTE AUX NAVIRES, CRISTAL N'AURAIT ÉVIDEMMENT PLUS DE RAISON D'ÊTRE (STOP) NOTRE AVIS PRÉCÉDENT DISANT QUE CRISTAL N'EFFECTUERAIT AUCUN PAIEMENT EST CONFIRMÉ ET NOUS VOUS RENVOYONS PARTICULIÈREMENT A L'ARTICLE IV (B) (STOP) NOUS DONNONS CET AVIS

PARCE QUE LE BILL C-2 PRÉVOIT QUE LES RÉCLAMANTS ONT LE DROIT DE RECOUVRER DU PROPRIÉTAIRE DU NAVIRE ET DU PROPRIÉTAIRE DE LA CARGAISON AUX TERMES DE L'ARTICLE 743 ET, DANS LA MESURE OÙ LES RÉCLAMATIONS NE SONT PAS SATISFAITES, LES RÉCLAMANTS ONT LE DROIT DE RECOUVRER DE LA CAISSE DE RÉCLAMATION MARITIME, SANS LIMITE, AUX TERMES DE L'ARTICLE 753 (STOP) LE BILL C-2 AYANT ACCORDÉ DE TELS DROITS AUX RÉCLAMANTS, CRISTAL, DE PAR SON MANDAT, NE RÉPONDRA PAS (STOP) FIN DE LA CITATION.

P.A. MEDCRAFT

PRÉSIDENT OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARINE FORUM

A: B P OIL LIMITED MONTREAL 4 23. 03. 71

DE: B P T C LONDON

URGENT

POUR J. LANGELIER DE P. A. MEDCRAFT; VOTRE TÉLEX DU 22 RECU (STOP) NOUS CONFIRONS QUE SI LA RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉTAIRE DU NAVIRE OU DU PROPRIÉTAIRE DE LA CARGAISON EST ILLIMITÉE SOUS L'ARTICLE 744(4) (D) À CAUSE DE LA FAUTE OU DE LA NÉGLIGENCE, CRISTAL NE FERA AUCUN PAIEMENT (STOP) UNE LETTRE SUIT CONTENANT LE TEXTE DU PRÉCÉDENT TÉLEX ET CONFIRMANT LE PRÉSENT TÉLEX.

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada, Ottawa, Canada.



TROISIÈME SESSION DE LA VINGT-HUITIÈME LÉGISLATURE
1970-1971

SÉNAT DU CANADA
DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. CAMPBELL HAIG

N° 5

SÉANCE DU JEUDI 27 MAI 1971

Seule et unique séance sur le Bill S-21,

intitulé:

«Loi concernant la Compagnie du Chemin de fer Canadien
du Pacifique»

RAPPORT DU COMITÉ

(Témoins: Voir le procès-verbal)



LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Le président: L'honorable J. Campbell Haig

Les honorables sénateurs:

- | | |
|----------------------------------|------------|
| Blois | Macdonald |
| Bourget | *Martin |
| Burchill | McElman |
| Connolly (Halifax-Nord) | McGrand |
| Denis | Michaud |
| *Flynn | Molson |
| Fournier (Madawaska-Restigouche) | Nichol |
| Haig | O'Leary |
| Hayden | Petten |
| Isnor | Rattenbury |
| Kinley | Robichaud |
| Kinnear | Smith |
| Langlois | Sparrow |
| | Welch—(30) |

*Membres d'office

(Quorum 7)

SÉANCE DU JEUDI 27 MAI 1971

Séance et unique séance sur le Bill S-21

intitulé:

Loi concernant la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique

RAPPORT DU COMITÉ

(Témoins: Voir le procès-verbal)

Ordre de renvoi

Procès-verbal

Extrait des procès-verbaux du Sénat, le 25 mai 1971:

Suivant l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Sparrow, appuyé par l'honorable sénateur Boucher, propose que le Bill S-21, intitulé: «Loi concernant la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique», soit lu pour la deuxième fois.

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

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

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

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,
Robert Fortier.

Jeudi, 25 mai 1971

(3)

Contrairement à la motion d'ajournement et à l'avis de consultation, le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 heures afin pour l'examen du bill intitulé: «Loi concernant Canadian Pacific Railway Company».

Présent: Les sénateurs Hain, (président), Bouchard, Denis, Flynn, Kinnear, Melman, McGeer, Michaud, Molson, Ratsbury, Smith et Sparrow—(12).

Aussi présent mais ne faisant pas partie du Comité: Le sénateur Boucher.

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

Sur une motion du sénateur Molson,

Il est décidé de faire imprimer 500 exemplaires en anglais et 500 exemplaires en français de ce procès-verbal.

Les témoins suivants sont entendus: Canadian Pacific Railway Company.

M. Paul E. Tetro, Conseiller juridique et agent parlementaire.

M. E. S. Allison, vice-président région des Prairies.

M. J. E. Condon, vice-président et membre du conseil d'administration d'Albion Forest Industries Limited.

L'honorable D. G. Stewart, premier ministre suppléant et trésorier provincial du gouvernement de la province de Saskatchewan.

M. G. E. Boylan, ingénieur en chef, Altona Forest Industries Limited.

Sur une motion de l'honorable sénateur Ratsbury,

Il est décidé de reporter le bill sans amendement. A midi cinq, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTENTE

Le greffier du Comité,
Aline Ritchie.

Procès-verbal

Ordre de renvoi

Jeudi, 27 mai 1971

(5)

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le comité sénatorial permanent des transports et communications se réunit aujourd'hui à 11 heures cinq pour l'examen du bill intitulé: «Loi concernant *Canadian Pacific Railway Company*».

Présents: Les sénateurs Haig, (*président*), Burchill, Denis, Flynn, Kinneer, McElman, McGrand, Michaud, Molson, Rattenbury, Smith et Sparrow—(12).

Aussi présent mais ne faisant pas partie du Comité: Le sénateur Boucher.

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

Sur une motion du sénateur Molson,

Il est décidé de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français de ce procès-verbal.

Les témoins suivants sont entendus:
Canadian Pacific Railway Company.

M. Paul B. Tetro, Conseiller juridique et agent parlementaire;

M. R. S. Allison, vice-président, région des Prairies;

M. J. F. Condon, vice-président et membre du conseil d'administration d'*Athabasca Forest Industries Limited*;

L'honorable D. G. Steuart, premier ministre suppléant et trésorier provincial du gouvernement de la province de Saskatchewan.

M. G. E. Boyhan, ingénieur en chef, *Athabasca Forest Industries Limited*.

Sur une motion de l'honorable sénateur Rattenbury,

Il est décidé de rapporter ledit bill sans amendement.

A midi cinq, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité,
Aline Pritchard.

Rapport du comité

et des communications

Témoignages

Le jeudi 27 mai 1971

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le Bill S-21, intitulé: «Loi concernant la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique», a, pour obtempérer à l'ordre de renvoi du 25 mai 1971, étudié ledit bill et il en fait maintenant rapport sans amendement.

Le sénateur J. Campbell Haig, président, préside la réunion.

Le président,
J. Campbell Haig.

Le président: Messieurs les sénateurs, ce matin le bill S-21, concernant Canadian Pacific Railway Company, M. Paul Topp, a été présenté. Je présenterai les témoins.

M. Paul Topp, député parlementaire libéral, le président, messieurs les sénateurs, il y a un an que je voudrais vous présenter ce matin ce projet de loi maintenant. A ma droite, se trouve M. Alison, vice-président pour la région des Prairies du Canadian Pacific Railway Company et président de la section de cette société, directeur de l'embranchement projeté. A sa droite se trouve M. F. Condon, membre du conseil d'administration des vice-présidents de Athabasca Forest Industries, la compagnie qui projette de construire, dans la Saskatchewan, une usine de pâte à papier desservie par cet embranchement. A sa droite, se trouve M. D. G. Stewart, directeur de la division d'Athabasca Forest Industries, ministre adjoint et trésorier provincial de la province de Saskatchewan.

M. Alison, dans son exposé préliminaire sur la construction de l'embranchement projeté et son exploitation, M. Condon parlera de l'impact de ce projet de loi sur la commercialisation de ses produits. M. Stewart traitera l'impact économique et sociologique de ce projet de loi, dont la construction dépend de l'embranchement de voie ferrée.

Le bill soumis au Comité est le bill S-21, messieurs les sénateurs, qu'il est présenté régulièrement dans laquelle de nombreuses copies ont été soumise dans le passé. Le sénateur Sparrow vous en a fait une copie détaillée, lors de la seconde lecture de la commission, monsieur le président et messieurs les sénateurs, nous voudrions demander à messieurs les témoins de nous faire un bref exposé de leur opinion sur la présentation fixée. Vous aurez une copie de l'embranchement projeté, de son emplacement, de la ligne qu'il doit desservir et de son impact sur la province de Saskatchewan.

Le jeudi 27 mai 1971

00

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été délégué le BSM S-21, a tenu sa séance le 27 mai 1971 à 10 heures 15 minutes.

Le président, M. J. Campbell, a ouvert la séance à 10 heures 15 minutes.

Le secrétaire, M. J. Campbell, a lu le procès-verbal de la séance précédente.

Le président a annoncé que le Comité a accepté de participer à la conférence sur les transports et les communications qui se tiendra à Ottawa le 28 mai 1971.

Le président a annoncé que le Comité a accepté de participer à la conférence sur les transports et les communications qui se tiendra à Ottawa le 28 mai 1971.

Le président a annoncé que le Comité a accepté de participer à la conférence sur les transports et les communications qui se tiendra à Ottawa le 28 mai 1971.

Le président a annoncé que le Comité a accepté de participer à la conférence sur les transports et les communications qui se tiendra à Ottawa le 28 mai 1971.

Le président a annoncé que le Comité a accepté de participer à la conférence sur les transports et les communications qui se tiendra à Ottawa le 28 mai 1971.

Le président a annoncé que le Comité a accepté de participer à la conférence sur les transports et les communications qui se tiendra à Ottawa le 28 mai 1971.

Le président a annoncé que le Comité a accepté de participer à la conférence sur les transports et les communications qui se tiendra à Ottawa le 28 mai 1971.

Le président a annoncé que le Comité a accepté de participer à la conférence sur les transports et les communications qui se tiendra à Ottawa le 28 mai 1971.

Le président a annoncé que le Comité a accepté de participer à la conférence sur les transports et les communications qui se tiendra à Ottawa le 28 mai 1971.

Le président a annoncé que le Comité a accepté de participer à la conférence sur les transports et les communications qui se tiendra à Ottawa le 28 mai 1971.

Le président a annoncé que le Comité a accepté de participer à la conférence sur les transports et les communications qui se tiendra à Ottawa le 28 mai 1971.

Le président a annoncé que le Comité a accepté de participer à la conférence sur les transports et les communications qui se tiendra à Ottawa le 28 mai 1971.

Le président a annoncé que le Comité a accepté de participer à la conférence sur les transports et les communications qui se tiendra à Ottawa le 28 mai 1971.

Le jeudi 27 mai 1971

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été délégué le BSM S-21, a tenu sa séance le 27 mai 1971 à 10 heures 15 minutes.

Le président,
J. Campbell

Comité sénatorial permanent des transports et des communications

Témoignages

Ottawa, jeudi 27 mai 1971

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le bill S-21, concernant *Canadian Pacific Railway Company*, se réunit aujourd'hui à onze heures du matin pour examiner ce bill.

Le sénateur J. Campbell Haig (*président suppléant*) préside la réunion.

Le président: Messieurs les sénateurs, nous examinons ce matin le bill S-21, concernant *Canadian Pacific Railway Company*. M. Paul Tetro, agent parlementaire, présentera les témoins.

M. Paul Tetro, agent parlementaire: Merci, monsieur le président, messieurs les sénateurs, il y a trois témoins que je voudrais vous présenter ce matin, et je le fais dès maintenant. A ma droite, se trouve M. Russell Allison, vice-président, pour la région des Prairies, de *Canadian Pacific Railway Company* et principal représentant de cette société, directement responsable de l'embranchement projeté. A sa droite se trouve M. Joseph F. Condon, membre du conseil d'administration et l'un des vice-présidents de *Athabasca Forest Industries Ltd.*, la compagnie qui projette de construire, dans le nord de la Saskatchewan, une usine de pâte à papier qui sera desservie par cet embranchement de voie ferrée. A sa droite, se trouve M. D. G. Steuart, du conseil d'administration d'*Athabasca Forest Industries Ltd.*, premier ministre adjoint et trésorier provincial du gouvernement de la province de Saskatchewan.

M. Allison, dans son exposé préliminaire, traitera de la construction de l'embranchement proposé et de son exploitation. M. Condon parlera de l'usine de pâte à papier dont la construction a été proposée, ainsi que de la commercialisation de ses produits. M. Steuart analysera l'impact économique et sociologique de l'usine projetée, dont la construction dépend de celle de l'embranchement de voie ferrée.

Le bill soumis au Comité est le bill S-21. Je crois, messieurs les sénateurs, qu'il est présenté sous la forme régulière dans laquelle de nombreuses demandes de ce genre ont été soumises dans le passé. Monsieur le sénateur Sparrow vous en a fait une présentation détaillée, lors de la seconde lecture. Avec votre permission, monsieur le président et messieurs les sénateurs, nous voudrions demander à chacun des trois témoins de nous faire un bref exposé du projet, selon l'ordre de présentation fixé. Vous aurez ainsi un tableau d'ensemble de l'embranchement projeté, de l'usine de pâte à papier qu'il doit desservir et de son incidence non seulement sur la province de Saskatchewan, mais aussi pour

le Canada tout entier. Monsieur Allison, si vous voulez bien.

M. R. S. Allison, vice-président pour la région des Prairies de Canadian Pacific Railway Company: Monsieur le président et messieurs les sénateurs, je vais traiter de la construction d'un embranchement ferroviaire de 62 milles, reliant la subdivision nommée *Meadow Lake Subdivision*, à un complexe industriel qu'on projette de construire, dénommé *Athabasca Forest Industries Ltd.* Je crois que vous avez sous les yeux un exemplaire du plan. Vous y voyez un médaillon qui indique en rouge les 62 milles séparant l'embranchement de la subdivision *Meadow Lake* d'un lieu nommé *Sergent*. *Sergent* se trouve à 18 milles à l'est de *Meadow Lake* et à environ 136 milles ferroviaires au nord-ouest de *Prince-Albert*. On peut signaler, pour faciliter l'orientation, que *Meadow Lake* est à environ 100 milles au nord de *North Battleford*. Dès approbation du Parlement, au cours de la présente session, nous entreprendrons la construction de cette ligne.

La construction ne pose pas de problème et ne présente aucune difficulté particulière. La ligne elle-même traverse une région relativement plane, depuis *Sergent* jusqu'à l'usine, et sur le parcours des 62 milles, la ligne descend progressivement vers le nord, avec une dénivellation d'environ 210 pieds.

Le sol est sablonneux. On y trouve du gravier, mais fort peu. Pendant les 12 premiers milles, la ligne traverse un terrain en partie déboisé, avec quelques cultures, puis le terrain est un peu plus accidenté à mesure que l'on progresse vers le nord à travers une région boisée de plus en plus dense. Il y a une région marécageuse, de faible étendue, d'une profondeur maximale de 10 pieds.

La pente uniformisée de la voie ne dépassera pas 1 p. 100. Il y aura trois ponts sur le parcours. L'un de ces ponts enjambe la rivière *Chitek*, à environ 1.2 mille au nord de *Sergent*. Il comportera une travée médiane de 103 pieds et une travée de bois de chaque côté. Plus loin, sur la rivière *Beaver*, à environ 19.3 milles au nord de *Sergent*, le pont comportera deux travées métalliques de 103 pieds et une travée de bois de chaque côté. La troisième rivière est la *Waterhen*, au point milliaire 41.3; le pont sera formé d'une travée de 100 pieds, en acier et de deux travées de bois.

Les travaux d'arpentage et les devis sont pratiquement terminés. Il est très important de mettre en chantier la construction de cette ligne pour profiter des conditions atmosphériques favorables pendant l'été.

Quant au droit de passage pour les 62 milles de voie ferrée, 93 p. 100 du droit de passage reviennent à la province de Saskatchewan et le tout couvre 700 acres. Ce point ne soulève aucune difficulté. Nous avons signé

un accord avec la province de Saskatchewan relativement au droit de propriété. Une dizaine de locataires occupent 122 des 700 acres concernés et des accords ont été passés avec eux.

Les 7 p. 100 de terrain restants—quant au droit de passage—forment une propriété privée actuellement sous option de la part de *Canadian Pacific Railway Company*. Aucune expropriation de terrain ne sera effectuée pour acquérir le droit de passage.

On évalue à 6.5 millions le coût de cet embranchement de 62 milles. On prévoit qu'environ 300 hommes seront employés pour la construction de cette ligne. La date de terminaison souhaitée est le 30 juin 1972.

On estime que lorsque l'usine fonctionnera à plein rendement, un tonnage brut de quelque 200,000 tonnes par année sera acheminé vers l'usine, principalement des produits chimiques tels que du sulfate de sodium et de la pierre à chaux, ainsi que du mazout. Le tonnage global sera d'environ 200,000 tonnes.

Le tonnage annuel à la sortie de l'usine sera d'environ 450,000 tonnes—il s'agira surtout de pulpe, mais il y aura également de l'huile de pin (tallöl) et de la térébenthine. De plus, on transportera différents autres produits et les chemins de fer serviront au transport des matériaux de construction vers l'emplacement de l'usine.

Vu la position géographique de l'usine au nord de la Saskatchewan, la nature et le volume du produit fabriqué, la distance des marchés et les conditions climatiques, la voie ferrée est le seul moyen pratique et économique à destination ou en provenance de cette usine.

M. Teiro: Messieurs les sénateurs, je voudrais à présent demander à M. Condon de dire quelques mots.

M. Joseph E. Condon, vice-président de l'Athabasca Forest Industries Ltd.: Monsieur le président et messieurs les sénateurs; l'*Athabasca Forest Industries Ltd.* est une société incorporée de Saskatchewan formée en vue de la construction et de l'exploitation d'une usine de pulpe à proximité du confluent des rivières Beaver et Doré, dans le nord de la Saskatchewan, pour la production de pulpe kraft blanchie. Le coût total de la construction de l'usine sera de 117.7 millions, dont 10 millions seront dépensés pour la dérivation.

Les devis et les travaux préliminaires sont terminés et nous sommes prêts à commencer la mise en chantier dès approbation par le Parlement de la demande de *Canadian Pacific Railway Company* de construire un embranchement ferroviaire depuis Meadow Lake jusqu'à Doré Lake.

Nous prévoyons de terminer les travaux vers la fin de 1973 et l'usine entrera aussitôt en activité. Nous espérons produire à pleine capacité trois ans après la mise en service.

Athabasca a conclu avec le ministère des Ressources naturelles de la province de Saskatchewan un accord relatif à un permis de gestion pour une surface de 23,300 milles carrés de terre, qui fourniront à l'usine projetée le bois nécessaire à la préparation de la pulpe. Athabasca appliquera les méthodes actuelles de sylviculture et de coupe de bois assurant à l'usine des réserves perpétuelles de bois.

Le marché mondial de la pulpe de kraft blanchie se développe à un rythme satisfaisant et absorbera toute la production de cette nouvelle usine. Du fait, la consommation de papier qui, à travers le monde, est aujourd'hui de 130 millions de tonnes par année doit, selon la *North American Pulp and Paper Association* et la *Scandinavian Pulp and Paper Association*, atteindre 280 millions de tonnes d'ici 1985, ce qui représente plus de deux fois la demande actuelle.

Or, cette usine est une usine de pulpe commerciale, et la production de pulpe commerciale, actuellement de 9 millions de tonnes, doit atteindre 15 millions de tonnes d'ici 1975, soit une augmentation de 820,000 tonnes par année, qui absorbera plus que largement la production de l'usine d'Athabasca.

En supposant que le prix de vente soit de \$172 la petite tonne et la production annuelle de 450,000 tonnes, les ventes annuelles s'élèveront à environ \$77 millions.

J'aimerais souligner que toutes ces ventes se feront aux États-Unis et sur les marchés mondiaux; elles apporteront donc une importante contribution à un équilibre de la balance des paiements canadiens.

Athabasca est parvenu à un accord satisfaisant avec *Canadian Pacific Railway Company* pour la construction de cette ligne, sous réserve évidemment de l'approbation du Parlement. En raison des longues distances, de la nature et du volume des produits fabriqués et des conditions climatiques sévères qui règnent dans le nord de la Saskatchewan, nous pensons que le transport ferroviaire est le seul moyen de transport économique et pratique des matières à destination ou en provenance de cette usine. Nous sommes aussi convaincus—et M. Steuart lui-même traitera de ce sujet—que la nouvelle usine jouera un rôle important dans l'économie de la Saskatchewan. Merci.

L'honorable D. G. Steuart, premier ministre suppléant et trésorier provincial du gouvernement de la province de Saskatchewan: Monsieur le président, messieurs les sénateurs, pour bien juger de l'importance du projet de l'usine Athabasca dans le nord-ouest de la Saskatchewan, il est nécessaire de connaître cette région, ses problèmes et ses possibilités.

Les principales localités de cette région sont Meadow Lake, avec une population de 3,300 habitants, La Loche, avec une population de 1,250 habitants, Bulla Narrows, avec une population de 1,200 habitants et Île à la Crosse qui compte 1,150 habitants. En outre, il y a 550 personnes à Beauval et 540 à Green Lake. A peu près 80 à 90 pour cent de ces gens sont des indigènes. La plus grande source de revenus de ces communautés et même de toute la région est, sans exception, l'aide sociale. Ce n'est pas là une critique à l'égard des habitants de la partie nord-ouest de la province. Ils sont, en fait, victimes des circonstances, puisqu'ils vivent dans une région qui n'offre à l'heure actuelle aucune possibilité d'emploi.

A diverses époques dans le passé, on a tenté de résoudre ce problème en déplaçant certains groupes vers les régions plus développées du nord de la province. Cette solution n'a guère rencontré de succès, car, en général, les Indiens et les Métis du nord sont malheureux quand on les éloigne de leur milieu habituel. Dans les villes, ils sont défavorisés par rapport aux Blancs en raison de la spécialisation des emplois. Ils sont mal acceptés et

viennent ensuite grossir les rangs des chômeurs du sud de la province.

C'est l'une des principales raisons pour lesquelles le gouvernement de Saskatchewan a déployé tant d'efforts pour l'ouverture d'une seconde usine de pulpe en Saskatchewan. Nous reconnaissons le besoin d'assurer des emplois aux citoyens défavorisés et nous croyons qu'il est souhaitable de leur fournir ces emplois dans la région où ils résident. Nous ne projetons pas la construction de cette usine pour donner aux habitants le choix entre divers emplois. Le seul autre choix est le chômage généralisé et une dépendance constante vis-à-vis de l'aide sociale.

La compagnie s'engage à prendre au moins 20 pour-cent de son effectif parmi les descendants d'Indiens et de Métis; en fait, elle en engagera un pourcentage beaucoup plus élevé. L'une des grandes difficultés que rencontrent ces gens est le manque de formation permettant d'obtenir un emploi spécialisé. Pour résoudre ce problème, le gouvernement, la compagnie et les syndicats se sont mis d'accord pour lancer un programme d'apprentissage, afin que les habitants de la région puissent acquérir la compétence nécessaire par un apprentissage proprement dit et par une formation et une expérience acquises sur le tas.

Outre les emplois qui seront créés pendant la construction de l'usine, beaucoup d'autres le seront par la construction d'une route menant à l'usine et celle de la voie ferrée que nous examinons en ce moment. Quand l'usine sera mise en service, des emplois à plein temps seront fournis à la fois dans l'usine et pour l'exploitation forestière. La compagnie a signalé que l'usine elle-même emploiera au moins 480 personnes. Nous croyons que cet estimation est très modeste et que l'usine pourra en réalité employer jusqu'à 550 personnes. 700 autres travailleurs seront embauchés pour l'exploitation forestière et 500 à 600 emplois supplémentaires seront créés dans l'agglomération voisine de l'usine. Nous croyons qu'en tout au moins 1500 à 1800 emplois seront créés directement dans l'usine et les services connexes sans compter les emplois qui seront offerts par les entreprises qui s'installeront dans la région pour répondre aux besoins de l'usine.

L'impact économique de l'usine ne se limitera cependant pas à la région où elle sera installée. On estime que l'usine Athabasca dépensera plus de \$45 millions par an en Saskatchewan.

On prévoit également que de 75 à 80% de l'équipement de l'usine sera acheté au Canada et qu'au cours des 30 prochains mois, les dépenses d'investissement d'Athabasca en Saskatchewan et dans les autres provinces du Canada s'élèveront à \$105 millions.

L'un des grands facteurs qu'on ne doit pas négliger est l'importance de ce projet pour la diversification de l'économie de notre province. Nous sommes pleinement conscients des difficiles problèmes que pose la dépendance de votre économie vis-à-vis des récoltes de blé, des marchés et des prix mondiaux.

On nous demandera sûrement: «Quelle influence aura cette nouvelle usine de pulpe sur l'industrie touristique dans cette région?»

En réalité, à l'heure actuelle, l'industrie touristique dans cette région fournit de l'emploi à temps partiel à 60 personnes dans 9 camps. L'une des raisons pour lesquelles l'industrie touristique est si peu développée est le manque de routes permettant l'accès à ces régions.

Les accords comportent le paiement d'une redevance supplémentaire pour la prévention des incendies, ce qui sera d'un immense profit pour l'industrie touristique aussi bien que pour la protection des ressources forestières de cette région.

Nous croyons que la construction de cette usine se fera au plus grand bénéfice de l'industrie touristique et que des régions jusque-là inaccessibles seront ouvertes deviendront des lieux de détente pour les résidents de cette province et des autres parties du Canada.

Autre sujet qui nous préoccupe grandement: l'impact de l'usine projetée sur l'environnement. Permettez-moi de vous faire part, de façon très claire, du sentiment du gouvernement de la Saskatchewan à cet égard. Nous n'ignorons pas les effets tragiques qui ne manqueraient pas de se produire si l'on permettait à l'usine de polluer les eaux du nord. Je vous assure que nous en sommes plus conscients que quiconque dans le pays. C'est pourquoi nous avons engagé non pas une seule mais deux grandes firmes de conseillers pour nous dire quelles précautions nous devons prendre pour protéger nos lacs et rivières.

De plus, le personnel de la *Saskatchewan Water Resources Commission* examine en ce moment notre projet dans tous ses détails. C'est là, soit dit en passant, un organisme indépendant présidé par un juge.

Nous avons également établi la *Saskatchewan Clean Environment Authority* pour exercer un contrôle sur tout facteur possible de pollution. En fait, les exigences du contrôle de la pollution en Saskatchewan sont très sévères et cette nouvelle usine devra s'y conformer.

Je puis vous assurer qu'aussi longtemps que nous ne serons pas certains que des précautions satisfaisantes sont prises pour la protection du milieu, de nos lacs et de nos rivières et tant que le ministère fédéral des Pêcheries n'en sera pas également assuré, l'usine ne pourra pas entrer en activité. Pour vous donner un exemple, sur les \$117 millions de dépenses d'investissement, nous avons consacré \$10 millions à la lutte contre la pollution. Comme M. Condon l'a souligné, nous prenons aussi des mesures appropriées pour assurer le reboisement et le renouvellement des essences forestières dans cette région.

En résumé, le gouvernement de la Saskatchewan est très intéressé par ce projet en raison des chances de formation et de travail qu'il apportera aux habitants défavorisés du nord de la Saskatchewan, des avantages économiques et financiers dont bénéficieront cette province et tout le Canada et parce qu'il permettra la diversification de notre économie. La construction de l'embranchement ferroviaire fait partie intégrante du projet et est essentielle à sa réalisation. Il est d'une extrême

importance qu'on prenne une décision rapide, étant donné que la construction de l'usine dépend de l'accès par voie ferrée vers son emplacement.

Merci beaucoup.

M. Tetro: Monsieur le président, messieurs les sénateurs, voilà qui termine les exposés de tous nos témoins. Nous sommes maintenant prêts à répondre à vos questions.

Le sénateur Molson: Monsieur le président, mes connaissances géographiques sur la partie nord-ouest de la région indiquée sont imprécises. Où se déversent les eaux de la rivière Beaver et des rivières plus au nord?

M. Condon: Dans la rivière Churchill ou ses affluents et finalement dans la baie d'Hudson.

Le sénateur Flynn: L'usine ne produira-t-elle que de la pulpe ou produira-t-elle aussi du papier-journal?

M. Condon: L'usine ne produira que de la pulpe, au moins pour le moment.

Le sénateur Flynn: Prévoit-on qu'elle produira plus tard du papier-journal?

M. Condon: Non, une usine de papier-journal est d'une conception tout à fait différente de celle d'une usine de pulpe. Il est possible qu'à une date ultérieure l'usine soit convertie en usine de papier, mais elle ne sera pas transformée en usine de papier-journal.

Le sénateur Flynn: Êtes-vous optimiste quant au marché de la pâte à papier à l'heure actuelle?

M. Condon: Oui, nous pensons qu'il y aura un tournant après 1972. Comme vous n'êtes pas sans savoir, l'industrie des pâtes et papiers, est une industrie qui suit une évolution cyclique; l'an dernier, elle a enregistré une pointe et cette année elle passe par un creux. Selon les prévisions de la *North American Pulp and Paper Association*, de la *Scandinavian Association* et d'institutions telles que le *Stanford Research Institute*, d'ici 1972 et sûrement en 1973, quand cette usine commencera à produire, le marché sera de nouveau actif à la fois par la demande et par le niveau des prix.

Le sénateur Flynn: Prévoyez-vous de vendre la plus grande partie de cette pulpe aux États-Unis?

M. Condon: Une forte proportion, peut-être 60 p. 100, sera vendue sur le marché américain et 40 p. 100 sera vendue sur le marché européen et au Japon.

Le sénateur Burchill: C'est là une bonne nouvelle, car je viens d'une province où les usines de papier kraft sont en grande difficulté. Elles ne peuvent vendre leurs produits et les hommes y sont au chômage et très malheureux.

M. Condon: Vous avez sûrement raison.

Le sénateur Burchill: Je sais l'importance de cette usine pour la Saskatchewan. Ce qui me préoccupe, c'est la vente de votre produit.

M. Condon: Vous avez raison. Beaucoup d'usines d'Amérique du Nord ont des difficultés à cause des prix de vente de la pulpe et du papier. Il y a deux autres facteurs qui, nous semble-t-il, sont en notre faveur. Premièrement, les vieilles usines, les usines démodées à la sulfite en particulier ferment leurs portes, surtout à cause du problème écologique. Deuxièmement, les usines scandinaves se regroupent. De sorte que nous sommes convaincus qu'en 1972-1973 la demande pour ces produits sera si forte que nous n'aurons aucune difficulté à vendre la pulpe.

Le sénateur Burchill: Quel est le rendement journalier de l'usine?

M. Condon: Le rendement journalier est de 1,400 tonnes.

Le sénateur Burchill: Quel bois emploieriez-vous... la pruche?

M. Condon: Nous employons la pruche, le pin gris et aussi quelques bois durs.

Le sénateur Burchill: Il vous faudra environ 1,500 cordes par jour?

M. Condon: Oui, monsieur.

Le sénateur Burchill: Vous avez beaucoup de bois.

M. Condon: Nous avons fait faire de nombreuses études par la Commission de recherches nommée par le gouvernement de la Saskatchewan et d'autres conseillers; elles indiquent qu'il y a assez de bois sur le domaine d'exploitation qui nous est octroyé pour fournir à perpétuité le bois requis pour cette usine.

Le sénateur Burchill: Combien pensez-vous que ce bois coûtera à l'usine?

M. Condon: Nous estimons qu'une corde de bois livrée à l'usine reviendra à environ \$23.

Le sénateur Rattenbury: Je crois que M. Condon a cité le prix de \$172 la tonne. Est-ce là le prix de vente à la livraison?

M. Condon: Oui, c'est là le prix de la tonne livrée, y compris le transport.

Le sénateur Rattenbury: Livrée où?

M. Condon: Ce prix est basé sur les prix de livraison aux clients des États-Unis, que nous recevions pour toute notre pulpe de première qualité de l'usine de Prince-Albert. Ces statistiques nous viennent de nos ventes de Prince-Albert, qui nous servent à déterminer les coûts de l'usine; ces documents sont les meilleurs que nous puissions avoir.

Le sénateur Rattenbury: Quel est le nom de l'autre usine?

M. Condon: L'usine de Prince Albert.

Le sénateur Rattenbury: Est-ce une usine de pâte de bois blanchie?

M. Condon: Oui, le même type d'usine que celle-ci. Elle utilisera le même bois et fabriquera une pâte de bois de même qualité.

Le sénateur Rattenbury: Vous ai-je bien compris lorsque vous avez dit que la pâte obtenue par des procédés mécaniques est sur le point de disparaître et que la demande de pâte blanchie est en hausse constante?

M. Condon: Je n'ai pas parlé spécifiquement de la pâte obtenue par des procédés mécaniques. Mes remarques s'appliquaient plus au procédé de fabrication qu'à une description du type de pâte. Le procédé dont je parlais est le procédé au sulfite de sodium par opposition au procédé au sulfate, (procédé kraft). Presque toutes les usines modernes de pâte de bois utilisent, pour des raisons économiques, le nouveau procédé kraft comportant la récupération des produits chimiques, d'où une production plus économique.

Le sénateur McElman: Avez-vous bien dit que le permis d'exploitation couvrirait une zone de 23,000 milles carrés?

L'hon. M. Steuart: En effet, 23,000 milles carrés. L'usine de pâte de Prince Albert, par exemple, dispose d'une réserve de 18,000 milles carrés. Un des problèmes qui se posent est que nos arbres sont moins rapprochés que ceux des autres forêts du Canada. Nous devons réserver une très large zone, laquelle précisément comporte quelques parcs provinciaux et de nombreux lacs. Il est un peu exagéré de dire que nous disposerons de 23,000 milles carrés. En fait, ce chiffre représente la totalité de la zone réservée. Une telle superficie est nécessaire si l'on veut assurer une production à perpétuité.

Cette usine sera la dernière que nous pourrions installer. Il en existe une dans la région de Prince Albert qui intéresse la région centre-nord du Saskatchewan. Celle-ci sera située dans l'Ouest. A l'Est, nous avons une industrie de bois de construction et une industrie de panneaux d'aggloméré. Cette usine sera donc la dernière usine de pâte de bois.

Le sénateur McElman: Quelle est, d'après les estimations, la production annuelle à perpétuité de cette région?

L'hon. M. Steuart: Environ 1,250,000 cordes, bois tendre et bois dur compris.

Le sénateur McElman: Pensez-vous que cette forêt peut produire cette quantité à perpétuité, ou doit-on tenir compte, dans ces estimations, d'un programme de reboisement?

L'hon. M. Steuart: Nous pensons effectivement qu'elle peut assurer cette production à perpétuité. Nous avons environ 25% de surplus, ce qui pour nous, représente une marge suffisante de sécurité. Néanmoins, il faut tenir compte, dans cette estimation, d'un programme de régénération naturelle et de reboisement.

Le sénateur McElman: L'accord comporte-t-il une clause prévoyant le reboisement?

L'hon. M. Steuart: Oui, nous fixerons un certain prix par corde et le Gouvernement se chargera du reboisement.

Le sénateur Flynn: Ce projet peut-il bénéficier d'une subvention du gouvernement, soit provincial, soit fédéral?

L'hon. M. Steuart: Oui. La région a été reconnue par la D.R.E.E. comme étant une région spéciale et, aux termes d'un accord conclu avec le Gouvernement fédéral, il est prévu que, à condition que nous respections tous les engagements pris, en particulier en matière d'environnement et de lutte contre la pollution, nous aurons droit à une subvention maximum. Le gouvernement provincial participe au projet à condition de fournir une partie du capital-actions et de garantir le financement du prêt à long terme. Dans ce cas, nous détiendrons 30 pour cent du capital-actions de cette usine.

Le sénateur Flynn: Je croyais qu'aux termes de la législations fédérale, les usines de pâte de bois et de papier n'avaient pas droit à des subventions.

L'hon. M. Steuart: Normalement non, mais cette région bénéficie d'un statut spécial en raison d'une situation de chômage affectant les populations locales.

Le sénateur Rattenbury: Etant donné ce qui se passe dans les autres régions du Canada, quant à la coupe des arbres dans les parcs provinciaux, la coupe sera-t-elle autorisée dans la région dont vous parlez?

L'hon. M. Steuart: Nous faisons quelques coupes dans nos parcs provinciaux. Nos représentants du ministère des Richesses naturelles procèdent à des inspections et décident des coupes à faire selon une base très sélective. Contrairement à leurs homologues fédéraux, ils estiment que cette méthode ne peut être que bénéfique à la forêt. La coupe sera réduite au minimum et conformément aux intérêts du parc. En effet, on effectuera très peu de coupes, lesquelles seront d'ailleurs rigoureusement contrôlées par le Service des Parcs et le Gouvernement.

Le sénateur Rattenbury: J'approuve entièrement cette politique.

Le sénateur Sparrow: En ce qui concerne la ligne de chemin de fer elle-même, prévoit-on qu'elle puisse, dans l'avenir, desservir d'autres industries de ressources naturelles qui s'implanteraient plus au nord?

M. Condon: Vous voulez dire s'il serait possible de prolonger cette ligne vers le nord en vue de desservir des exploitations qui s'implanteraient au nord du site de l'usine de pâte de bois?

Le sénateur Sparrow: Oui, je voudrais savoir s'il existe d'autres ressources naturelles qui pourraient être exploitées dans cette région.

L'hon. M. Steuart: Une compagnie, nommée Motka, qui est une société essentiellement française, possède une mine d'uranium à environ 100 milles au nord de là, 30 milles environ au sud du lac Athabaska et 30 ou 40 milles environ de la frontière de l'Alberta. La compagnie a dépensé des sommes d'argent considérables pour exploiter cette mine d'uranium. Nous sommes convenus maintenant de construire une route d'hiver. La compagnie nous a fait savoir qu'elle n'était pas en mesure de poursuivre l'exploitation de la mine et de construire la fonderie ou l'usine de transformation. Toutefois, j'ai eu une entrevue, hier, avec le président canadien qui s'est montré extrêmement optimiste. Nous fondons de grands espoirs sur ce projet. Il existe là une riche région minière.

Nous pensons que la ligne de chemin de fer contribuera à favoriser l'exploitation de la vaste zone minière qui s'étend au nord de la région considérée. On amorcerait ainsi une deuxième étape qui permettrait l'exploitation d'autres ressources naturelles au nord de cette région.

Le sénateur Flynn: A quelle distance de là se trouve Uranium City ou Gunnar?

L'hon. Steuart: Disons 250 à 300 milles.

Le sénateur Flynn: Jusqu'à l'extrémité de la ligne?

L'hon. Steuart: Non, l'extrémité de cette ligne se trouverait à 200 milles, peut-être un peu plus.

Le sénateur Sparrow: Monsieur Steuart, vous avez mentionné qu'environ 20% des employés sont d'origine indienne. Parmi la population indienne, combien compte-t-on actuellement de chômeurs dans cette région que vous allez exploiter? Vous nous avez donné des chiffres concernant la population.

L'hon. Steuart: 95 p. cent environ sont sans emploi.

Le sénateur Sparrow: En chiffres?

L'hon. Steuart: Environ 6,000 au total, dont un peu plus de 3,000 sont des adultes. 90 à 95 p. cent sont sans emploi.

La pêche et le trappage constituent des travaux saisonniers, et, parfois il arrive que ces hommes aillent travailler dans les champs de betteraves à sucre en Alberta. Toutefois, la principale source de leurs revenus provient, malheureusement, du bien-être social.

La sénatrice Kinneear: Vous prévoyez de consentir 10 millions pour le contrôle des effluents. Quel pourcentage cela représente-t-il? Voudriez-vous également décrire l'industrie en elle-même et nous préciser la quantité d'effluents qui échappent à vos procédés de contrôle?

M. Condon: Pour répondre à votre première question, le projet représente en gros 117 millions, ce qui fait donc 10 p. cent du coût total du matériel, de la construction et des études.

Quant à votre deuxième question, je pourrais me borner à dire qu'évidemment, les industries de pâte et de papier ainsi que les industries chimiques ont été, autrefois, les grands responsables de la pollution de l'air et de l'eau. Par suite des nouvelles mesures de réglementation établies par les gouvernements pour l'épuration de l'eau et de l'air, de sérieux progrès ont été réalisés au cours des dernières années sur le plan technique.

A titre d'indication, cette usine sera la troisième usine de pâte de bois que nous construirons au Canada, et nous avons augmenté plusieurs fois les sommes allouées à la lutte contre la pollution. Pour chaque usine successive, nous avons plus que doublé les crédits. En réalité, nous ferons plus que tripler les crédits, cette fois-ci afin de répondre à la réglementation de la Saskatchewan Water Commission ainsi qu'aux nouveaux règlements fédéraux. Il est évident que les moyens mis en œuvre pour le contrôle des effluents afin d'améliorer la qualité de notre environnement seront perfectionnés chaque année, à la fois sur le plan technique et sur celui d'une réglementation gouvernementale.

La sénatrice Kinneear: Je crois savoir que vous devez faire face à certains problèmes de pollution à Prince

Albert. Pensez-vous surmonter de tels obstacles pour cette nouvelle usine?

M. Condon: Nous avons eu certains problèmes à Prince Albert. Comme pour toutes les usines de pâte d'Amérique du Nord, nous mettons en place, dans l'usine de Prince Albert, une installation de traitement secondaire qui améliorera considérablement le contrôle de la pollution. Dans les derniers mois, nous avons déjà installé, en vertu d'un accord avec le Gouvernement de la Saskatchewan, un système de traitement par aération. L'installation du système de traitement secondaire sera terminée d'ici octobre prochain et améliorera considérablement le contrôle de la pollution.

En ce sens, la lutte contre la pollution est une question de dollars. Les moyens techniques existent, mais tout dépend des sommes que l'on est disposé à consentir pour améliorer le contrôle de la pollution. Dans le cas de cette nouvelle usine, nous nous conformerons certainement à tous les règlements de la Saskatchewan Water Commission et aux réglementations fédérales.

Le sénateur McElman: Quelles mesures envisagez-vous dans votre usine de St. Ann Nackawic, où se posent également des problèmes de contrôle d'effluents.

M. Condon: Notre ingénieur en chef, qui se trouve ici présent, pourra vous parler de ce sujet beaucoup mieux que moi. L'usine de St. Ann Nackawic est dotée d'une installation séparée de traitement des eaux. Elle comporte également un système de traitement par aération très moderne. Toutefois, depuis la construction de l'usine de St. Ann, de nouvelles améliorations techniques ont été réalisées. A titre d'exemple, l'usine normale, construite il y a cinq ans, rejetait 22 livres de soufre totalement réduit par tonne. Cette usine rejettera moins d'une livre et demi par tonne, ce qui représente une quantité négligeable. En ce qui concerne la pollution de l'air, des progrès spectaculaires ont été accomplis et je peux pratiquement affirmer qu'il n'y aura aucune trace de pollution de l'air.

L'hon. Steuart: On a soulevé le problème de la pollution à Prince Albert. En tant que député de Prince Albert, je suis un expert en la matière. Notre pays abonde en eaux souillées et en politiciens. Toutefois, la rivière Saskatchewan Nord nous a posé un gros problème. Lors de la construction de l'usine, nous avons exigé uniquement la mise en place d'une installation mécanique d'évacuation des eaux usées. A cette époque, il n'existait aucune autre réglementation dans les villes de Prince Albert et de Saskatoon, lesquelles ne disposaient d'ailleurs d'aucun système d'évacuation des eaux usées. Aussi, se contentait-on de déverser les eaux usées brutes dans la Saskatchewan. Nous avons changé cela et, actuellement, on installe, dans les deux villes, un système d'évacuation mécanique des eaux usées. Nous avons amélioré l'épuration des effluents puisque leur demande biochimique d'oxygène (D.B.O.) est passée de 40,000 livres à 25,000 livres, ce qui, d'après nos experts, représente une teneur admissible pour la Saskatchewan. Cette première phase se déroulera cette année. La deuxième phase interviendra lorsque nous aurons obtenu que les villes installent des systèmes de traitement secondaires destinés à réduire encore la D.B.O.

Nous avons certes des problèmes, mais nous prenons les mesures nécessaires pour y faire face. L'usine assume

pleinement sa responsabilité à cet égard. Nous veillons à améliorer et à imposer des normes beaucoup plus sévères pour l'usine d'Athabasca.

Le sénateur McElman: Je ne crois pas que vous ayez répondu à ma question concernant vos procédés de réduction de la pollution de l'air à St. Ann Nackawic.

M. Tetro: Nous avons parmi nous monsieur George E. Boyhan, ingénieur en chef de l'usine d'Athabaska, qui sera chargé de la construction de l'usine de pâte de bois de Dore Lake, et qui est parfaitement qualifié pour parler du point soulevé par monsieur le sénateur.

M. George E. Boyhan, (ingénieur en chef, Athabasca Forest Industries Ltd.): A St. Ann Nackawic, les procédés techniques relatifs au contrôle de la pollution atmosphérique n'ont commencé à être connus que depuis deux ou trois ans. En fait, il n'existe aujourd'hui que trois usines dotées d'un équipement ultra-moderne, lequel n'est en fonctionnement que depuis l'année dernière. Cette technologie se perfectionne constamment.

Comme le disait M. Condon, en ce qui concerne les taux de dégagement, ils s'élèvent à environ 22 livres par tonne pour les usines construites il y a cinq ans. La nouvelle usine d'Athabasca aura, par contre un taux de dégagement d'environ 1½ livre par tonne. Entre l'achèvement des études et la mise en service d'une usine, il s'écoule environ trois ou quatre ans; c'est ainsi qu'en 1967, nous affirmions qu'il nous était impossible d'installer, dans les usines alors en service la totalité de l'équipement prévu pour l'usine d'Athabasca. Par exemple, pour l'élimination par combustion des gaz non condensables, il existe un matériel d'épuration ultra-moderne donnant une efficacité de 99% quant à l'obtention de précipité. La totalité de ce matériel sera intégrée à l'usine d'Athabasca.

En ce qui concerne l'usine de St. Ann, le problème est actuellement à l'étude. Les bois durs posent un problème difficile, quant aux dégagements et particulièrement à l'odeur dégagée par le marcaptan éthylique et le sulfure de diméthyle. Nous savons que nous devons installer des épurateurs supplémentaires et nous examinons précisément les conditions de cette installation ainsi que le type de matériel à utiliser. Nous savons que les bois durs posent un problème, mais ce problème est actuellement à l'étude, et nous n'ignorons pas non plus que nous devons abaisser le taux de dégagement. Étant donné que cette usine ne fonctionne à plein rendement que depuis sept mois, nous entrons à peine dans la phase de stabilisation.

Le sénateur McElman: Mais cette installation est définitivement prévue dans vos programmes?

M. Boyhan: Absolument.

Le sénateur Denis: A qui appartient la Compagnie Athabasca Forest Industries Ltd.?

L'hon. Steuart: 70% des actions appartiennent à Parsons et Whittmore Inc. de New York et 30% au gouvernement de la Saskatchewan.

Le sénateur Denis: Je constate que cette voie ferrée longe la rivière Beaver. Cette rivière est-elle assez large pour permettre le flottage?

L'hon. Steuart: Nous transporterons le bois par camion. Nous n'utiliserons pas la rivière pour le transport du bois.

Le sénateur Denis: Est-ce impossible? N'est-elle pas assez large?

L'hon. Steuart: Le problème le plus important est le gel superficiel de la rivière.

Le sénateur Denis: Mais, en été, elle n'est pas gelée.

L'hon. Steuart: Dans cette région de la Saskatchewan, l'été est très court. Le transport du bois sera assuré par camion.

Le sénateur Smith: Il me semble que l'énergie consommée par une usine de cette importance est considérable. D'où provient cette énergie?

M. Condon: L'usine possède son propre système de production d'énergie. Nous achèterons l'énergie supplémentaire à la Saskatchewan Power Corporation, comme c'est le cas pour la Prince Albert Pulp Company, toutefois, l'usine possédera une centrale électrique.

Le sénateur Smith: Quelle est la source d'énergie de l'usine?

M. Steuart: Le gaz naturel sera fourni par la compagnie de la couronne «Power Corporation». L'usine produira la majeure partie de l'énergie nécessaire. La Saskatchewan Power Corporation fournira l'énergie électrique destinée à la cité ouvrière ainsi que l'énergie de secours. Nous disposons de deux sources d'énergie: le barrage de Gardiner, au lac Diefenbaker, dont nous utiliserons une partie de l'énergie, et une usine hydroélectrique à Nipawin. La majeure partie de notre énergie sera d'origine thermique, produite à partir du charbon transporté depuis Estevan situé au sud de la province. Ce sont là essentiellement nos sources d'énergie.

Le sénateur Smith: Lorsque l'usine sera mise en service, vous semblez assuré, si j'ai bien compris, de pouvoir conquérir dans un proche avenir, le marché européen, lequel s'ajoutera au marché japonais et au marché américain. En ce qui concerne le marché européen, quel itinéraire choisirez-vous? Expédiez-vous le bois jusqu'à la côte ouest, puis emprunterez-vous le canal de Panama?

M. Condon: Durant ces derniers mois, nous avons étudié, avec les spécialistes en marketing du CP Rail, la question des tarifs d'exportation par voie d'eau ainsi que celle des itinéraires. Nous pouvons bien sûr choisir Vancouver ou encore Thunder Bay; tout dépendra évidemment du système de tarifs en vigueur.

Le sénateur Smith: Je voulais savoir si vous aviez fait un choix définitif à ce sujet. C'est un long trajet, dans l'un et l'autre cas, et fort coûteux.

M. Condon: C'est en effet un très long trajet et le choix sera fait, bien sûr, en fonction du système de tarifs.

Le sénateur Smith: Le coût en sera, sans aucun doute, considérable, quelque soit votre choix.

Le sénateur Sparrow: Est-il vrai que l'usine actuelle ainsi que la future usine de la Saskatchewan produisent la meilleure pâte de bois blanchie dans le monde? Si oui, pour quelle raison?

L'hon. M. Steuart: En fait, nous tenons la seconde place, après le Nouveau-Brunswick. Nous produisons une pâte de bois d'excellente qualité. L'implantation d'une usine

de pâte de bois en Saskatchewan nous pose de nombreux problèmes, tels que par exemple, l'éloignement du marché dont a parlé M. le sénateur Smith. L'un des avantages, par contre, est que la croissance de nos arbres est si lente que ces derniers donnent une fibre très dure à partir de laquelle on fabrique une pâte de bois d'excellente qualité; c'est ainsi que nous produisons une pâte de bois tendre de très bonne qualité, ce qui nous a permis, pour l'usine de Prince Albert, de conquérir un marché à des tarifs majorés. Cette qualité remarquable est due essentiellement au type de bois que l'on trouve dans la région.

Le sénateur McGrand: Une fois les polluants captés dans l'air et dans l'eau, quels procédés utilisez-vous en vue de leur élimination définitive?

M. Boyhan: Le problème le plus critique en fin de compte est celui des produits non condensables. Tout élément condensable est transformé sous forme de liquide dans un système d'épuration, puis recyclé dans un système de récupération liquide. Dans le cas des produits non condensables, ils seront brûlés dans un four à chaux. L'avantage de ce four est que la chaux constitue essentiellement l'agent d'épuration; or celle-ci est utilisée actuellement dans le nouveau procédé d'épuration du dioxyde de soufre dans les centrales électriques. En brûlant ces éléments dans ce type de four, nous épurons en réalité la majeure partie du SO_2 , après quoi intervient un cycle de liquéfaction. Le problème, en fait, n'est pas aussi simple, car nous récupérons une telle quantité de soufre que les concentrations en soufre deviennent trop élevées; c'est pourquoi, au lieu de le combiner au sulfate de soude—fort populaire en Saskatchewan puisque notre province en est le premier producteur mondial, nous devons avoir recours à la soude caustique.

En ce qui concerne les effluents liquides, nous effectuons un nettoyage périodique des bassins de sédimentation, soit une ou deux fois par an. Nous envisageons d'utiliser ce matériau dans la construction des digues entourant les bassins eux-mêmes, ou pour le remblayage des dépressions du sol qui sont nombreuses dans cette région de «muskegs».

Le sénateur McGrand: Ce matériau ne se réinfiltré-t-il pas dans le sol?

M. Boyhan: Absolument pas.

La sénatrice Kinneear: En êtes-vous certain?

M. Boyhan: Il n'y a aucun doute à ce sujet. Pour extraire ce matériau, nous utilisons une drague roulante. Ce matériau ayant l'aspect d'une boue semi-liquide, la drague l'extrait de façon à ce que le liquide s'écoule directement dans le bassin de sédimentation.

La sénatrice Kinneear: L'un des gaz émis dans l'air peut-il détruire la végétation?

M. Boyhan: Pas à la concentration dont nous parlons. Permettez-moi de vous donner une idée en fonction de la concentration plutôt qu'en fonction du poids. Les usines les plus récentes auront un taux de dégagement d'environ 600 à 800 parties par million. Nous réduirons ces niveaux jusqu'à 1 à 10 parties par million dans les conditions de fonctionnement normales et règle-

mentaires. Nous estimons habituellement que, depuis le point d'émission jusqu'au niveau du sol, il se produit une dilution de l'ordre de 1,000 à 1, par conséquent, nous obtenons des taux qui ne seront que de quelques parties par milliard. Il est vrai que la nature des dégagements considérés, à savoir de l'hydrogène sulfuré et non pas du mercaptan éthylique, constitue un type de gaz facilement décelable à l'odeur; toutefois, à ce niveau de dilution, l'odeur est pratiquement nulle. La végétation de la région ne subira absolument aucun dommage.

La sénatrice Kinneear: J'ose espérer que ce sera vrai. Je viens d'une région où les usines chimiques sont fort nombreuses et où ce problème crée d'énormes difficultés.

L'hon. Steuart: Nous pensons avoir résolu le nôtre. Je souhaite que vous ayez la possibilité de visiter l'usine de Hasley (Oregon), qui, à mon avis, représente l'exemple type des possibilités de réalisations dans notre industrie.

Le sénateur McElman: Existe-t-il des terrains privés qui soient tributaires de cette région?

L'hon. Steuart: Non, elle n'englobe que des propriétés de la couronne.

Le sénateur McElman: Il n'y a aucun terrain réservé qui en soit tributaire?

L'hon. Steuart: Aucun.

Le sénateur McElman: En ce qui concerne l'approvisionnement du bois nécessaire à la fabrication de la pâte, la totalité du bois provient-elle des propriétés de la couronne.

L'hon. Steuart: Oui, la totalité.

Le sénateur Smith: Monsieur le président, je voudrais savoir si l'on a consulté M. Hopkins, conseiller juridique de la Couronne?

Le président suppléant: M. Tetro donnera lecture d'un paragraphe de la lettre.

M. Tetro: Monsieur le président, après délibérations avec le Ministère des Transports qui a examiné les articles du projet de loi que nous avons soumis, le Ministère nous a informés qu'il ne voit aucune objection à l'adoption de ce projet de loi. Dans le dossier se trouve une lettre à cet effet, adressée au Directeur des Comités du Sénat.

Le sénateur Smith: Monsieur le président, ce n'est pas exactement ce que j'ai demandé. Ma question consiste à savoir si la loi présente la forme juridique habituelle concernant les lignes secondaires, conformément à la législation identique que nous avons coutume d'examiner.

M. E. Russell Hopkins, légiste: J'atteste la parfaite conformité de cette loi.

Le sénateur Smith: Je vous remercie. J'ai souligné ce point puisque la règle veut que l'on procède ainsi.

Le président suppléant: Acceptez-vous que je rapporte la loi sans amendement.

Des voix: Adopté.

La séance est levée.



TROISIÈME SESSION DE LA VINGT-HUITIÈME LÉGISLATURE

1970-1971

SÉNAT DU CANADA
DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. CAMPBELL HAIG

N° 6

LE JEUDI 17 JUIN 1971

Seule et unique séance sur le Bill S-14,

intitulé:

«Loi concernant la construction d'un pont international
pour la circulation routière entre Fort Frances, Ontario
et International Falls, Minnesota»

RAPPORT DU COMITÉ

(Témoins: Voir le procès-verbal et l'appendice)



LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Le président: L'honorable J. Campbell Haig

Les honorables sénateurs:

- | | |
|-----------------------------|--------------|
| Argue | Macdonald |
| Blois | (Cap-Breton) |
| Bourget | *Martin |
| Burchill | McElman |
| Connolly | McGrand |
| (Halifax-Nord) | Michaud |
| Denis | Molson |
| *Flynn | Nichol |
| Fournier | O'Leary |
| (Madawaska-
Restigouche) | Petten |
| Haig | Prowse |
| Hayden | Rattenbury |
| Isnor | Robichaud |
| Kinley | Smith |
| Kinnear | Sparrow |
| Langlois | Welch—(27). |

*Membre d'office

(Quorum 7)

LE JEUDI 17 JUIN 1971

Séance de unique séance sur le Bill S-14.

intitulé:

Loi concernant la construction d'un pont international pour la circulation routière entre Fort Frances, Ontario et International Falls, Minnesota

RAPPORT DU COMITÉ

(Témoins: Voir le procès-verbal et l'appendice)

Ordre de renvoi

Rapport du Comité

Procès-verbal

Extrait des procès-verbaux du Sénat, le 27 avril 1971:

Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Benidickson, C.P., appuyé par l'honorable sénateur Paterson, tendant à la deuxième lecture du Bill S-14, intitulé: «Loi concernant la construction d'un pont international pour la circulation routière entre Fort Frances, Ontario, et International Falls, Minnesota».

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée. Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Benidickson, C. P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Inman, que le bill soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

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

Le greffier du Sénat,
Robert Fortier.

Le jeudi 17 juin 1971

(8)

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 heures du matin pour faire l'examen du bill S-14, intitulé: «Loi concernant la construction d'un pont sur la route internationale entre Fort Frances, Ontario et International Falls, Minnesota».

Présente: les honorables sénateurs Hale, (président), Aron, Blais, Bouchill, Flynn, Kinross, Laslo, McLeod, Prowse, Rattandury, Robichaud et Smith—(12)

Présent mais ne prenant pas partie du Comité: L'honorable sénateur Benidickson.

Aussi présents: M. E. Russell Robichaud, légiste et conseiller parlementaire; M. Pierre Godbout, légiste et conseiller parlementaire adjoint.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Robichaud, il est décidé de faire imprimer 300 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français de ces délibérations.

Les témoins sénateurs sont entendus:
M. John Reid, député de Kenora-Rainy River;
M. J. W. Ryan, Directeur de la Division de la législation du ministère de la Justice.
M. M. Doherty, Division amérainienne du ministère des Affaires étrangères.

Il est convenu qu'on imprime en appendice à ces délibérations la correspondance échangée entre l'interlocuteur britannique et le «State of Minnesota», Department of Highways, et portant sur le bill S-14.

Après débat et sur proposition:
Il est décidé que ledit Bill soit rapporté sans amendement.

A 11 h 15, le Comité procède à l'article suivant de l'ordre du jour.
ATTENTE:

Le greffier du Comité,
Aline Fritchard.

4 : 0
6 : 3

Procès-verbal

Ordre de renvoi

Le jeudi 17 juin 1971
(6)

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 heures du matin pour faire l'examen du bill S-14, intitulé: «Loi concernant la construction d'un pont sur la route internationale entre Fort Frances, Ontario et International Falls, Minnesota».

Présents: Les honorables sénateurs Haig, (*président*), Argue, Blois, Burchill, Flynn, Kinneer, Langlois, McGrand, Prowse, Rattenbury, Robichaud et Smith.—(12)

Présent mais ne faisant pas partie du Comité: L'honorable sénateur Benidickson.

Aussi présents: M. E. Russell Hopkins, légiste et conseiller parlementaire; M. Pierre Godbout, légiste et conseiller parlementaire adjoint.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Robichaud,

Il est décidé de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français de ces délibérations.

Les témoins suivants sont entendus:

M. John Reid, député de Kenora-Rainy River;

M. J. W. Ryan, Directeur de la Division de la législation du ministère de la Justice.

M. M. Dolgin, Division américaine du ministère des Affaires extérieures.

Il est convenu qu'on imprimera en appendice à ces délibérations la correspondance échangée entre L'«*International Bridge Committee*» et le «*State of Minnesota, Department of Highways*» et portant sur le bill S-14.

Après débat et sur proposition;

Il est décidé que ledit Bill soit rapporté sans amendement.

A 11h25, le Comité procède à l'article suivant de l'Ordre du jour.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité,
Aline Pritchard.

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications

Rapport du Comité

Témoignages

Le jeudi 17 juin 1971

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été déferé le Bill S-14, intitulé: «Loi concernant la construction d'un pont international pour la circulation routière entre Fort Frances, Ontario et International Falls, Minnesota», a, pour obtempérer à l'ordre de renvoi du 27 avril 1971, étudié ledit bill et il en fait maintenant rapport sans amendement.

Le président,
J. Campbell Haig.

Le sénateur J. Campbell Haig
soutient:

Le président Honorables Membres, nous avons certains témoins aujourd'hui au Sénat, dont M. John Reid, député de Sainte-Rainy River, circumscriptions à laquelle appartient Fort Frances; M. J. W. Ryan, directeur de la Division de la législation du ministère de la Justice et M. M. Doherty de la Division canadienne du ministère des Affaires extérieures.

L'honorable sénateur responsable est le promoteur du bill au Sénat. Monsieur le sénateur, désirez-vous faire une déclaration?

Le sénateur Barthélemy répond au président, lors de la présentation du bill, j'ai expliqué que c'était un projet de loi d'urgence. Ce bill propose la construction d'un pont en remplacement d'un très vieux pont construit en 1903 par une compagnie privée de passer. Comme la compagnie a une usine de chaque côté de la rivière, le pont sert aussi au transport de ses produits d'un côté à l'autre par voie ferrée. Vu l'augmentation de la circulation, il y a souvent de gros embouteillages.

Depuis la présentation du bill, il y a plusieurs mois, projet qui a été bien exposé dans la presse locale, et en général dans le nord-ouest de l'Ontario, je n'ai pas reçu de lettre de la compagnie qui possède le vieux pont ni de qui que ce soit pour protester contre la poursuite des démarches en vue de faire accepter ce bill. M. Reid apportera son témoignage sur ce sujet. Comme c'est un rivière internationale, le projet requiert l'approbation du parlement fédéral. Les négociations ne sont pas terminées, on n'a pas encore déterminé l'emplacement du pont, mais nous montrons au moins aux Américains que nous approuvons leur intention d'aller de l'avant dans la construction de ce pont. Ce sera un pont à péage. Presque tous les fonds seront recueillis aux Etats-Unis; il n'en coûtera rien au gouvernement fédéral canadien.

Après que nous aurons discuté du bill international, je demanderais la permission au Comité de parler pendant quelques minutes d'une ligne de conduite fédérale avec laquelle, s'il existe un pont payant, nous discuterons avec les propriétaires du pont de payer l'installation nécessaire pour nos douanes et les bureaux de l'immigration.

Il y a un autre pont privé, tout bonnement, et je voudrais savoir si vous pouvez répondre.

Le président du bill dit qu'il y a un autre pont au Canada, mais qu'il n'y a pas de banques et de commerces de ce côté, en rapport avec le bill présenté par le sénateur Ryan, en vue de modifier la Loi sur le pont entre le Canada et Fort Erie. Quand j'ai étudié cette question devant le Comité, tous les membres ont protesté, et ils craignent que des propriétaires de simple ponts de la région demandent des services au ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration et aux autorités des douanes, pour indiquer que nous considérons cette exigence comme valide.

Quant à ce pont, pendant un an et demi environ, l'état de Minnesota qui est responsable de l'entretien de ce pont, n'est pratiquement opposé à toute exigence, en disant: «Nous bâtissons le pont, mais nous ne voyons pas pourquoi nous serions à payer le coût de l'installation nécessaire du côté canadien pour les douaniers et les agents de l'immigration.» Ce fut presque la fin du projet, et cela pourra empêcher la réalisation de projets semblables si le fédéral maintient cette ligne de conduite.

Depuis que j'ai présenté le bill à la Chambre, comme je l'ai dit, je n'ai reçu aucune lettre de protestation de la compagnie ou de particuliers. Cependant, il y a, depuis plusieurs années, au Comité du pont international, qui représente les citoyens et les municipalités d'International Falls, Minnesota du côté américain, et de Fort Frances, Ontario de notre côté. Ce Comité discute de cette exigence depuis quelque temps. Mon dossier à ce sujet remonte à une époque antérieure à mon remplacement par M. Reid comme député. Il y a eu des difficultés au point de vue local, que M. Ryan vous expliquera, en rapport avec le bill modifié qui est devant vous, mais ce Comité agit, aussi.

J'ai reçu, lors de l'arrivée de la Division canadienne, une lettre dans ce j'ai pas eu le temps de distribuer des exemplaires. Cette lettre dit:

Pour faire suite à votre récente correspondance, vous trouverez ci-joint une lettre de M. Raymond H. Doherty, Directeur Département Juridique de la Voie du Minnesota, indiquant que le Département Wendell Anderson a accepté le principe du projet de loi sur la construction du pont.

On a maintes fois appelé le Canada de «trouver de l'argent», et il est évident que la discussion fédérale correspondante, vous expliquera à quel point nous sommes prêts.

Il devrait peut-être y avoir une lettre au dossier, à une lettre et j'ai vu une lettre de l'initiative de la Voie du Minnesota, en date du 4 avril 1971. Elle est

Le jeudi 17 juin 1971

Le jeudi 17 juin 1971

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été délégué le Bill S-14, intitulé: Loi concernant la construction d'un pont international pour la circulation routière entre Fort Frances, Ontario et International Falls, Minnesota, a, pour obtempérer à l'ordre de renvoi du 27 avril 1971, étudié ledit bill et il en fait maintenant rapport sans amendement.

The Senate Standing Committee on Transport and Communications, to which Bill S-14, entitled: An Act concerning the construction of an international road bridge for traffic between Fort Frances, Ontario and International Falls, Minnesota, was referred on April 27, 1971, has studied the bill and reports thereon without amendment.

Présents: Les sénateurs (M. J. Campbell, Président), Arthur Dene, Donald Pilon, Elmer Langlois, McCord, Robert Robichaud, Robert Smith.

Le président,
J. Campbell King

Président: M. J. Campbell

Le Comité a étudié le projet de loi S-14, intitulé: Loi concernant la construction d'un pont international pour la circulation routière entre Fort Frances, Ontario et International Falls, Minnesota.

Le Comité a étudié le projet de loi S-14, intitulé: Loi concernant la construction d'un pont international pour la circulation routière entre Fort Frances, Ontario et International Falls, Minnesota.

Le Comité a étudié le projet de loi S-14, intitulé: Loi concernant la construction d'un pont international pour la circulation routière entre Fort Frances, Ontario et International Falls, Minnesota.

Le Comité a étudié le projet de loi S-14, intitulé: Loi concernant la construction d'un pont international pour la circulation routière entre Fort Frances, Ontario et International Falls, Minnesota.

Le Comité a étudié le projet de loi S-14, intitulé: Loi concernant la construction d'un pont international pour la circulation routière entre Fort Frances, Ontario et International Falls, Minnesota.

Le Comité a étudié le projet de loi S-14, intitulé: Loi concernant la construction d'un pont international pour la circulation routière entre Fort Frances, Ontario et International Falls, Minnesota.

Le Comité a étudié le projet de loi S-14, intitulé: Loi concernant la construction d'un pont international pour la circulation routière entre Fort Frances, Ontario et International Falls, Minnesota.

Le Comité a étudié le projet de loi S-14, intitulé: Loi concernant la construction d'un pont international pour la circulation routière entre Fort Frances, Ontario et International Falls, Minnesota.

Le Comité a étudié le projet de loi S-14, intitulé: Loi concernant la construction d'un pont international pour la circulation routière entre Fort Frances, Ontario et International Falls, Minnesota.

Le Comité a étudié le projet de loi S-14, intitulé: Loi concernant la construction d'un pont international pour la circulation routière entre Fort Frances, Ontario et International Falls, Minnesota.

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications

Témoignages

Ottawa, le jeudi 17 juin 1971

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le bill S-14, concernant la construction d'un pont sur la route internationale entre Fort Frances, Ontario et International Falls, Minnesota, se réunit aujourd'hui à onze heures du matin pour l'étude du projet de loi.

Le sénateur J. Campbell Haig (président) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nous avons comme témoins aujourd'hui: M. John Reid, député de Kenora-Rainy River, circonscription à laquelle appartient Fort Frances; M. J. W. Ryan, Directeur de la Division de la législation du ministère de la Justice; et M. M. Dolgin de la Division américaine du ministère des Affaires extérieures.

L'honorable sénateur Benidickson est le promoteur du bill au Sénat. Monsieur le sénateur, désirez-vous faire une déclaration?

Le sénateur Benidickson: Monsieur le président, lors de la présentation du bill, j'ai expliqué que c'était un projet de loi d'envergure. Ce bill propose la construction d'un pont en remplacement d'un très vieux pont construit en 1903, par une compagnie privée de papier. Comme la compagnie a une usine de chaque côté de la rivière, le pont sert aussi au transport de ses produits d'un côté à l'autre par voie ferrée. Vu l'augmentation de la circulation, il y a souvent de gros embouteillages.

Depuis la présentation du bill, il y a plusieurs mois, projet qui a été bien annoncé dans la presse locale, et en général dans le nord-ouest de l'Ontario, je n'ai pas reçu de lettre de la compagnie qui possède le vieux pont ni de qui que ce soit, pour protester contre la poursuite des démarches en vue de faire accepter ce bill. (M. Reid apportera son témoignage à ce sujet). Comme c'est une rivière internationale, ce projet requiert l'autorisation du parlement fédéral. Les plans ne sont pas terminés; on n'a pas encore déterminé l'emplacement du pont, mais nous montrons au moins aux Américains que nous approuvons leur intention d'aller de l'avant dans la construction de ce pont. Ce sera un pont à péage. Presque tous les fonds seront recueillis aux États-Unis; il n'en coûtera rien au gouvernement fédéral canadien.

Après que nous aurons discuté du bill lui-même, je demanderai la permission au Comité de parler pendant quelques minutes d'une ligne de conduite fédérale, selon laquelle, s'il existe un point payant, nous demandons aux propriétaires du pont de payer l'installation nécessaire pour nos douanes et les bureaux de l'immigration.

Comme c'est une entreprise privée, sans but lucratif, je considère cette exigence comme stupide.

Nous avons eu une discussion du même genre au Comité sénatorial permanent des banques et du commerce, le 18 décembre, en rapport avec le bill présenté par la sénatrice Kinneer, en vue de modifier la Loi sur le pont public de Buffalo et Fort Érié. Quand j'ai soulevé cette question devant le Comité, tous acceptaient mes protestations et ils croyaient que des exemplaires du compte rendu de la réunion devraient être envoyés au ministère de la Main-d'œuvre et de l'Immigration et aux autorités des douanes, pour indiquer que nous considérons cette exigence comme ridicule.

Quant à ce pont, pendant un an et demi environ, l'État de Minnesota qui sera responsable du financement de ce pont, s'est naturellement opposé à cette exigence, en disant: «Nous bâtissons le pont, mais nous ne voyons pas pourquoi nous aurions à payer le coût de l'installation nécessaire du côté canadien pour les douaniers et les agents de l'immigration.» Ce fut presque la fin du projet, et cela pourra empêcher la réalisation de projets semblables si le fédéral maintient cette ligne de conduite.

Depuis que j'ai présenté le bill à la Chambre, comme je l'ai dit, je n'ai reçu aucune lettre de protestation de la compagnie ou de particuliers. Cependant, il y a, depuis plusieurs années, un Comité du pont international qui représente les citoyens et les municipalités d'International Falls, Minnesota du côté américain, et de Fort Frances, Ontario de notre côté. Ce Comité discute de cette exigence depuis quelque temps. Mon dossier à ce sujet remonte à une époque antérieure à mon remplacement par M. Reid comme député. Il y a eu des difficultés au point de vue légal, que M. Ryan vous expliquera, en rapport avec le bill modifié qui est devant vous, mais ce Comité existe encore.

J'ai reçu hier, du Président de la Division canadienne, une lettre dont je n'ai pas eu le temps de distribuer des exemplaires. Cette lettre dit:

Pour faire suite à notre récente correspondance, vous trouverez ci-inclus une lettre du *Minnesota Highways Department* (ministère de la Voirie du Minnesota), confirmant que le Gouverneur Wendell Anderson a apposé sa signature au projet de loi sur la construction du pont.

On a maintes fois accusé le Canada de «trainer de l'arrière», et il faut espérer que la législation fédérale correspondante, vous habilitant à agir, passera sans délai.

Je devrais peut-être verser cette lettre au dossier.

A cette lettre se joignait une lettre du ministère de la Voirie du Minnesota, en date du 9 juin 1971. Elle est

adressée à M. Tibbets, président de la Division canadienne du Comité du pont international et se lit comme suit:

Monsieur

Le 3 juin 1971, le Gouverneur Anderson a signé le bill 678 (*Chapter 678*) qui permet la création d'une autorité internationale conjointe en vue de la construction et de l'exploitation de ponts sur les cours d'eau entre cet État et le Canada.

Nous espérons que votre gouvernement prendra bientôt des mesures en vue d'une législation correspondante et que notre Congrès fera de même.

Le président: Le sénateur Benidickson a-t-il l'autorisation de déposer ces lettres au dossier?

Les sénateurs: D'accord.

Le sénateur Smith: Monsieur le président, seront-elles imprimées en appendice aux délibérations d'aujourd'hui?

Le président: Oui.

(Voir le texte des lettres, appendice, page 6 : 11).

Monsieur Reid, désirez-vous faire une déclaration?

M. John M. Reid, député: Non, monsieur le président, mais il me fera plaisir de répondre aux questions que les honorables sénateurs poseront au cours de leur discussion sur le bill.

Le président: Merci. Monsieur Ryan, désirez-vous faire une déclaration?

M. J. W. Ryan, directeur de la Division de la législation du ministère de la Justice: Non, monsieur le président, je n'ai pas de commentaire à faire, mais je suis prêt également à répondre à toutes les questions.

Le sénateur Benidickson: Je ne suis pas membre du présent Comité, monsieur le président, mais je voudrais demander à M. Ryan d'expliquer au Comité ce qu'il adviendra de la propriété de ce pont, selon les dispositions du bill, après le remboursement du coût. Est-ce que ce point fait l'objet de vos négociations avec Washington?

M. Ryan: Bien, il s'est constitué, jusqu'à ce jour, une tradition relative à la réversion des ponts internationaux. Ce bill évite cette difficulté. Je vais essayer d'expliquer en quoi consistait l'ancienne difficulté.

Ces compagnies étaient ordinairement constituées sous l'autorité d'une législation américaine et canadienne réciproque. C'étaient le plus souvent des compagnies à fonds conjoints ou des compagnies à capital ordinaire. Elles obtenaient des capitaux au moyen d'émissions d'obligations en vue de la construction d'un pont, puis percevaient les dûs pour payer les sommes déboursées, et à la fin de cette période, le pont revenait moitié moitié aux États-Unis et au Canada, et il n'y avait plus personne pour s'en occuper. Ce fait s'est produit très récemment dans le cas du pont de Blue Water. Il revint aux autorités canadiennes et américaines, et personne n'était intéressé à s'en occuper, aussi a-t-il fallu recourir au Parlement pour établir un organisme qui puisse exploiter et entretenir le pont et percevoir les droits de passage.

Le bill que vous avez devant vous évite cette difficulté, en établissant dès le début un organisme international. C'est un organisme conjoint. Mais si les corps législatifs et l'autorité des États-Unis ne désirent pas participer à l'organisme international, il ne reste plus qu'un organisme exclusivement canadien qui contrôle présentement seulement la moitié du pont sous juridiction canadienne. Cependant, si la législation réciproque et l'autorité américaine permettent la participation américaine, on a alors une autorité conjointe agissant pour le bien des deux parties concernées.

Le président: Après que les sommes déboursées seront remboursées?

M. Ryan: Non, même avant leur remboursement. Cependant, s'il n'y a pas de participation dès le début, on peut attribuer les droits canadiens à la partie américaine qui a construit le pont, et alors, évidemment, il y a au Canada, le mandat voulu pour recevoir le pont après que les coûts de construction sont remboursés. Ainsi, le bill évite la difficulté que l'on a eue avec le pont de Blue Water.

Le sénateur Rattenbury: Monsieur le président, la Commission mixte internationale joue-t-elle un rôle dans cette affaire?

M. Ryan: Elle n'a joué absolument aucun rôle.

Le sénateur Rattenbury: Y a-t-il quelques prévisions relativement au coût du pont et aux revenus?

M. Reid: Je crois que je peux vous donner des renseignements à ce sujet. Tout dépend de l'emplacement choisi pour le pont. On discute présentement de trois emplacements possibles. Si l'on choisit la partie ouest de Fort Frances, il coûtera environ 4.4 millions de dollars américains; si l'on choisit la partie est de Fort Frances, il coûtera 4.7 millions de dollars américains. Si l'emplacement se trouve au centre de la ville, le pont coûtera \$8.6 millions en devises américaines.

Le sénateur Benidickson: Parce qu'il faudra exproprier de nombreux édifices.

M. Reid: Pour rembourser le coût de l'emplacement à l'extrémité ouest, les droits de passage seraient d'environ 50 cents par véhicule; à l'ouest, 55 cents par véhicule et au centre, 85 cents. Ces sommes sont toutes en monnaie américaine. Elles se fondent sur une émission d'obligations de 30 ans, à 6.5 p. 100, en dollars américains de 1971.

Le sénateur Rattenbury: Des obligations exemptes d'impôt?

M. Reid: Oui, des obligations exemptes d'impôt.

Le sénateur Rattenbury: Je remarque que vous ne m'avez pas donné la circulation prévue sur le pont.

M. Reid: Je peux vous donner les chiffres de la circulation de 1970.

Le sénateur Benidickson: Je les ai donnés en avril.

M. Reid: Je vais simplement les répéter. En 1970, le pont a servi à 1,046,547 personnes, y compris 77,262 pié-

tons. Il a été utilisé par 320,845 voitures, 6,576 camions et 940 autobus. Le pourcentage global d'augmentation au cours des 10 dernières années a été de 50 p. 100, ce qui donne une hausse annuelle approximative de 5 à 6 p. 100.

Le sénateur Rattenbury: Avez-vous fait des prévisions quant au remboursement?

M. Reid: Le remboursement a été prévu sur une base des droits de passage par véhicule. Présentement, vous pouvez payer le droit de passage de nombreuses façons. Environ 40 p. 100 de la circulation peut être classée comme n'étant pas locale, c'est-à-dire qu'elle ne part ni de Fort Frances ni d'International Falls. Ces étrangers paient \$1 par véhicule à l'heure actuelle, et les résidents de Fort Frances et d'International Falls peuvent acheter des livrets de billets qui réduisent le prix à 25 cents par voiture. Les piétons n'ont rien à payer.

Le sénateur Burchill: C'est une entreprise privée, n'est-ce pas?

M. Reid: Oui, actuellement c'est la propriété d'une filiale de la *Boise Cascade Corporation*

Le sénateur Burchill: Rencontre-t-elle quelque opposition?

M. Reid: Non. J'ai ici une lettre de la *Boise Cascade Corporation* que je peux déposer au dossier, si vous le désirez, ainsi qu'un exemplaire d'un mémoire qu'on a présenté à la Commission du pont de Fort Frances-International Falls. Dans ce mémoire on approuve le principe de la construction du pont, mais on s'oppose à l'emplacement du centre-ville suggéré.

Le sénateur Rattenbury: Pardon, voudriez-vous répéter cette dernière affirmation?

M. Reid: Le mémoire s'oppose à l'emplacement proposé du centre-ville. La compagnie s'y oppose parce qu'elle a récemment construit une usine de papier de \$45 millions à Fort Frances; si on choisissait l'emplacement proposé du centre-ville la structure du pont enjamberait leur usine et ferait un détour en S vers une région qui serait dégagée des édifices et des maisons qui s'y trouvent.

Le sénateur Rattenbury: Et la loi n'impose rien à ce sujet?

M. Reid: Elle n'a rien à voir avec l'emplacement.

La sénatrice Kinneear: Quelle est la longueur des approches du pont à l'extrémité est et ouest?

M. Reid: Tout dépend de l'emplacement choisi. Les approches sont assez étroites si l'emplacement du centre-ville est choisi. Elles seront plus longues à l'est et encore plus à l'ouest.

La sénatrice Kinneear: De quelle longueur seraient les approches du pont, croyez-vous?

M. Reid: Je n'ai pas ces renseignements. Tout dépend du genre de construction, et on ne peut rien décider à ce sujet tant que la loi n'autorise pas à faire les arrangements techniques. La province d'Ontario a cependant offert de payer 90 p. 100 des frais encourus par la ville de

Fort Frances pour la construction des approches du pont proposées. Elle a aussi offert de payer 50 p. 100 des frais encourus par la ville pour l'expropriation des propriétés en vue de l'emplacement du pont, et elle n'a fixé aucun plafond quant au coût de reconstruction des artères importantes de la ville de Fort Frances, s'il est nécessaire, selon l'endroit où le pont se trouvera.

Le sénateur Rattenbury: D'après ce qu'a dit le sénateur Benidickson, je crois comprendre qu'on aménagera une entrée vers la route transcanadienne?

Le sénateur Benidickson: Non.

Le sénateur Rattenbury: Est-ce que j'ai mal compris?

M. Reid: Il y aura une entrée sur la route 71 qui est reliée à la transcanadienne, 120 milles au nord.

Le sénateur Blois: Les droits de passage, je crois, sont payés en monnaie américaine. Si le dollar américain change, il peut arriver que l'on ait à payer 85 cents ou 87 cents ou environ. Cette variation peut être embarrassante?

M. Reid: Actuellement, les droits sont perçus par la compagnie du pont et les tarifs sont affichés. Ils varient de temps à autre quand il y a des changements importants dans la valeur du dollar canadien.

Le sénateur Blois: N'y a-t-il pas moyen d'exiger les mêmes redevances aux deux extrémités du pont? Quand les Canadiens se servent d'un pont qui est à moitié canadien, ils se plaignent qu'ils doivent payer 2 ou 3 cents de plus que les Américains, comme c'est le cas pour un pont qu'on a ouvert il y a quelques années.

M. Reid: C'est déjà le cas dans la région du pont de Rainy River, où les droits de passage sont uniquement en monnaie américaine et où les voyageurs doivent payer le taux d'échange. Actuellement, à International Falls, on perçoit les droits de passage soit en monnaie canadienne, soit en monnaie américaine.

Le sénateur Prowse: Mais à Windsor, vous pouvez payer dans l'une ou l'autre monnaie.

M. Reid: Oui, ainsi qu'à Fort Frances.

Le sénateur McGrand: Sur quelle rive se trouve la plus forte population?

M. Reid: Je crois que, présentement, ce doit être à Fort Frances, du côté canadien.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Quelqu'un propose-t-il que le bill soit rapporté sans amendement?

Le sénateur Benidickson: Au sujet de l'exigence que j'ai signalée, je ne sais pas s'il est possible d'obtenir l'assentiment du Comité relativement à la ligne de conduite actuelle du Canada de demander à un organisme non lucratif de défrayer le coût des installations d'immigration et des douanes canadiennes.

Le sénateur Prowse: Ce n'est pas dans le bill?

Le sénateur Benidickson: Le bill n'en fait pas mention.

Le sénateur Prowse: Alors, n'en parlons pas.

Le président: Je crois, monsieur le sénateur Benidickson, que nous devrions approuver le bill sans amendement, puis vous pourrez attirer l'attention des sénateurs sur ce point.

Le sénateur Rattenbury: J'aimerais demander au sénateur Benidickson qu'elle est la pratique actuelle au sujet des droits de passage. Ainsi, si un vol nolisé arrive d'outre-mer à un aéroport international, et que l'on doive déranger l'agent des douanes en dehors des heures régulières, y a-t-il des redevances à payer?

Le sénateur Benidickson: Oui, il y a des redevances à payer.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Êtes-vous d'accord pour que je rapporte le bill sans amendement?

Des voix: D'accord.

Le président: Nous allons maintenant procéder à l'examen du second article à l'ordre du jour, le projet du pétrolier et du pipeline transAlaska. Avant l'arrivée des sénateurs Langlois, Hastings et Argue, j'ai suggéré que nous n'examinions pas cette question, mais ces trois sénateurs ont demandé que ce sujet soit maintenant abordé. Qui va en faire la présentation?

Le sénateur Argue: Monsieur le président, je ne voulais pas traiter de cette motion devant ce Comité en premier lieu. Bien que j'aie été le promoteur de cette motion devant le Sénat, je n'en suis pas le promoteur ici. Bien que la question soit presque morte en ce moment, je n'aimerais pas la voir enterrer ici aujourd'hui, ou en tout cas, enterrer par ce Comité.

A mon avis, il n'y a qu'une chose que nous puissions faire, c'est de discuter de cette motion le plus rapidement possible. Après tout, la séance est sur le point d'être suspendue, et si nous décidons que nous ne pouvons en finir avec cette motion avant l'ajournement, cela veut dire qu'elle devra être remise à septembre. D'après ce que je connais des questions à l'étude et ce que j'ai lu dans les journaux, toute la question peut être réglée avant le premier septembre. Elle a été présentée au Sénat le premier avril, et il me semble que nous en avons déjà discuté très longuement sans arriver à une conclusion.

Le Comité de la Chambre des Communes sur la pollution de l'environnement, présidé par M. David Anderson, a accueilli quelques témoins fort importants et qualifiés et entendu de nombreux témoignages à ce sujet. Je crois savoir que ce Comité-ci examine présentement cette question à huis clos. Évidemment, je ne sais aucunement ce que sera le rapport, mais je crois que nous devrions mettre sur pied, le plus tôt possible, un Comité de direction pour décider quels témoins pourraient être appelés, et comme premier témoin, je suggérerais M. Anderson, député.

Le Sénat se réunira lundi et je crois que nous devrions nous réunir le plus tôt possible. Comme je l'ai dit, nous devrions appeler M. David Anderson comme notre premier témoin, parce qu'il préside le Comité des Communes

et connaît très bien le sujet. Il pourrait nous donner d'excellents avis. J'espère que le Comité entendra tous les témoins qu'il désire le plus tôt possible, et décidera de cette motion avant l'ajournement.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, je sais que le ministère des Affaires extérieures désire paraître devant le Comité. Malheureusement, je n'ai pas pu le rejoindre ce matin, pour fixer une heure. Quand je pourrai communiquer avec lui, il serait bon que je puisse lui indiquer une heure.

Le sénateur Prowse: Je propose que lorsque la séance sera suspendue, nous ne nous réunissions pas avant mardi matin à dix heures. D'ici là nous pourrions appeler les témoins.

Le sénateur Rattenbury: Monsieur le président, à cause d'engagements antérieurs, je ne pourrai pas venir la semaine prochaine. J'aimerais donc souligner que je me suis opposé à la motion du sénateur Argue au Sénat, mais il se peut qu'à ce moment-là je n'aie pas clairement expliqué la raison de mon opposition. J'aimerais profiter de cette occasion pour le faire.

Je m'oppose à sa motion parce que je ne suis pas en faveur du principe de la restriction de l'utilisation des océans pour le commerce international. Je ne crois pas que ce Comité ou tout autre comité sénatorial devrait essayer de mettre des restrictions au commerce international. C'est ce principe qui est ici en jeu, puisque la motion concerne l'usage des océans.

Le sénateur Smith: Avant que la séance ne soit suspendue, monsieur le président, nous pourrions peut-être mettre sur pied le Comité de direction, selon la suggestion du sénateur Argue.

Le sénateur Langlois: A titre de renseignement pour les membres de ce Comité, monsieur le président, je désire leur dire que cet après-midi j'ai l'intention de proposer que le Sénat ajourne aujourd'hui jusqu'à lundi soir à huit heures. J'ai tout lieu de croire que cette motion sera acceptée. Nous pouvons peut-être établir notre programme de travail en tenant compte de ce fait.

Le président: Je suggère que les sénateurs Langlois, Prowse et Argue forment un sous-comité de ce Comité pour voir aux détails de la réunion de ce Comité, qui se tiendra mardi à 10 heures du matin. Ce sous-comité peut voir à appeler les témoins et aux autres détails de la réunion. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le sénateur Prowse: Alors, monsieur le président, je propose que la séance soit levée jusqu'à mardi matin, à dix heures.

Le président: Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: La séance est levée jusqu'à mardi matin à dix heures.

La séance est levée.

APPENDICE

International Bridge Committee
(Comité du pont international)
International Falls, Minnesota
Fort Frances, Ontario
C.P. 129
Fort Frances, Ont.

Le 11 juin 1971

L'Honorable Sénateur W. M. Benidickson,
Le Sénat
Ottawa, Ont.

Cher Bill,

Pour faire suite à notre récente correspondance, vous trouverez ci-inclus une lettre du *Minnesota Highways Department* (ministère de la Voirie du Minnesota), confirmant que le Gouverneur Wendell Anderson a apposé sa signature au projet de loi sur la construction du pont.

On a maintes fois accusé le Canada de «traîner de l'arrière», et il faut espérer que la législation fédérale correspondante, vous habilitant à agir, passera sans délai. Bien que je ne sois pas enchanté de faire un voyage à Ottawa, je me présenterai devant le Comité sénatorial, si cela est nécessaire, pour répondre aux questions à ce sujet.

Veillez croire à mon entière considération,

Le président de la Division canadienne,
H. A. L. Tibbetts

HALT/smn

copie: J. L. Forster, D.H.O.
copie postée le 15 juin 1971 à:
M. John Reid, député
M. A. E. Ritchie

International Bridge Committee
(Comité du pont international)
International Falls, Minnesota
Fort Frances, Ontario
C.P. 129
Fort Frances, Ont.

Le 11 juin 1971

M. T. S. Thompson
Adjoint au personnel
Minnesota Highways Dept.
St. Paul, Minnesota 55101
U.S.A.

Monsieur,

SP 3616 (TH 53-315)
Fort-Falls Bridge Authority

Je vous remercie de votre lettre du 9 juin nous avisant que le Gouverneur Anderson a signé la législation qui vous permet de passer à l'action.

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada, Ottawa, Canada

J'avise le sénateur Benidickson de la démarche des autorités du Minnesota, et je suis persuadé que le *Fort-Falls Bridge Authority Act* (la Loi autorisant le pont Fort-Falls) recevra prochainement sa troisième et dernière lecture à Ottawa.

J'ai été enchanté de notre récente rencontre ainsi que du déjeuner de mercredi avec vos représentants de Duluth. A mon avis, la plupart de nos problèmes sont résolus, et le seul délai vient de nos législations fédérales respectives.

Veillez croire, Monsieur, à mon entière considération,

Le président de la Division canadienne,
H. A. L. Tibbetts.

HALT/smn

Copie: Sénateur W. M. Benidickson

État du Minnesota
Ministère de la Voirie,
Saint-Paul, Minn. 55101

Le 9 juin 1971

Monsieur H. A. L. Tibbetts
Président—Division canadienne
Comité du pont international
Fort Frances, Ontario.

Objet: S. P. 3616 (T. H. 53-315)
Pont Fort-Falls

Monsieur,

Le 3 juin 1971, le Gouverneur Anderson a signé le bill 678 (*Chapter 678*), qui permet la création d'une autorité internationale conjointe en vue de la construction et de l'exploitation de ponts sur les cours d'eau entre cet État et le Canada.

Nous espérons que votre gouvernement prendra bientôt des mesures en vue d'une législation correspondante et que notre Congrès fera de même.

Veillez croire à mon entière considération,

L'adjoint au personnel,
T. S. Thompson



TROISIÈME SESSION DE LA VINGT-HUITIÈME LÉGISLATURE
1970-1971

SÉNAT DU CANADA
DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ PERMANENT
DES
**TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS**

Président: L'honorable J. CAMPBELL HAIG

N° 7

LE JEUDI 17 JUIN 1971

et

LE MARDI 22 JUIN 1971

Première et deuxième séances sur
l'examen de la motion concernant le projet de
pipe-line transalaskien et de transport par pétroliers

RAPPORT DU COMITÉ

(Témoins: Voir les procès-verbaux)



TROISIÈME SESSION DE LA VINGT-HUITIÈME LÉGISLATURE
1970-1971

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Le président: L'honorable J. Campbell Haig

Les honorables sénateurs

Argue

Blois

Bourget

Burchill

Connolly (*Halifax-
Nord*)

Denis

*Flynn

Fournier (*Madawaska-
Restigouche*)

Haig

Hayden

Isnor

Kinnear

Langlois

Macdonald (*Cap-
Breton*)

(Quorum 7)

*Membres d'office

*Martin

McElman

McGrand

Michaud

Molson

Nichol

O'Leary

Petten

Prowse

Rattenbury

Robichaud

Smith

Sparrow

Welch—(26)

RAPPORT DU COMITÉ

(Témoins: Voir les procès-verbaux)

Extrait des procès-verbaux du Sénat, le 1^{er} avril 1971:

Suivant l'Ordre adopté, l'honorable sénateur Argue propose, appuyé par l'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*):

Que cette Chambre s'oppose au projet du pipe-line transalaskien et du transport par pétroliers, et presse le gouvernement de faire procéder à une étude des autres voies possibles tant du point de vue économique qu'écologique et à l'occasion fasse rapport sur les mesures les plus appropriées qui, d'après le gouvernement, pourraient être prises à l'occasion en vue d'effectuer avec prudence et efficacité le transport du pétrole et du gaz venant du nord.

Après débat,

L'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*) propose, appuyé par l'honorable sénateur Choquette, que la suite du débat soit renvoyée à la prochaine séance du Sénat.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Objet: Motion soumise au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

Extrait des procès-verbaux du Sénat, le 2 juin 1971:

Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion, en amendement, de l'honorable sénateur Langlois, appuyé par l'honorable sénateur Smith, à la motion de l'honorable sénateur Argue, appuyé par l'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*):

Que cette Chambre s'oppose au projet du pipe-line transalaskien et du transport par pétroliers et presse le gouvernement de faire procéder à une étude des autres voies possibles tant du point de vue économique qu'écologique et à l'occasion fasse rapport sur les mesures les plus appropriées qui, d'après le gouvernement, pourraient être prises à l'occasion en vue d'effectuer avec prudence et efficacité le transport du pétrole et du gaz venant du nord, que la motion ne soit pas adoptée, mais que le sujet en soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications, pour étude.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est appelée en amendement.

Le Sénat se divise et, les noms étant appelés, ils sont inscrits comme suit:

POUR

Les honorables sénateurs

Boucher,	Inman,
Bourget,	Isnor,
Bourque,	Kinnear,
Carter,	Lafond,
Casgrain,	Laird,
Connolly (<i>Ottawa-Ouest</i>),	Lamontagne,
Cook,	Langlois,
Denis,	Lefrançois,
Desruisseaux,	Martin,
Duggan,	McDonald,
Eudes,	McElman,
Fergusson,	McNamara,
Fournier (<i>de Lanaudière</i>),	Robichaud,
	Smith—27.

CONTRE

Les honorables sénateurs

Argue,	Lang,
Beaubien,	Macdonald,
Bélisle,	Méthot,
Blois,	Molson,
Davey,	O'Leary,
Flynn,	Quart,
Grosart,	Walker,
Haig,	White—16.

En conséquence, elle est résolue par l'affirmative.

Le greffier du Sénat,
Robert Fortier.

Procès-verbal

Le jeudi 17 juin 1971

(7a)

Conformément à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à 11 h 25 pour examiner la motion concernant le projet de pipe-line transalaskien et de transport par pétroliers.

Présents: Les sénateurs Haig (président), Argue, Blois, Burchill, Flynn, Kinneer, Langlois, McGrand, Prowse, Rattenbury, Robichaud, et Smith. (12)

Présent, mais ne faisant pas partie du Comité: Le sénateur Benidickson.

Aussi présents: M. E. Russell Hopkins, — légiste et conseiller parlementaire; M. Pierre Godbout, — légiste et conseiller parlementaire adjoint.

Une motion est adoptée ordonnant l'impression de 800 exemplaires de la version anglaise et 300 exemplaires de la version française des délibérations du Comité.

Après discussion, il est décidé qu'un comité de direction, composé des sénateurs Langlois, Argue et Prowse, se réunirait pour décider des témoins à inviter.

A 11 h 45, le Comité lève la séance jusqu'au mardi 22 juin 1971 à 10 h 00.

Le mardi 22 juin 1971

(7b)

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 25 afin de poursuivre l'examen de la motion concernant le projet de pipe-line transalaskien et de transport par pétroliers.

Présents: Les sénateurs Haig (président), Argue, Blois, Burchill, Isnor, Langlois, et MacDonald. (7)

Présent, mais ne faisant pas partie du Comité: Le sénateur McDonald.

Aussi présent: M. Pierre Godbout, — légiste et conseiller parlementaire adjoint.

Sur la motion de l'honorable sénateur Blois, il est décidé qu'on fasse imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français des délibérations du Comité.

Témoins entendus:

M. David Anderson, député d'Esquimalt-Saanich, Colombie-Britannique.

Le capitaine J.B. Cook, président des *British Columbia Coast Pilots* de Vancouver.

Il est décidé que le Comité de direction composé des sénateurs Langlois, Argue et Prowse se réunira le jeudi 24 juin 1971 à 9 h 30 pour étudier les témoignages d'aujourd'hui, le rapport du «Comité spécial de la pollution de l'environnement» de la Chambre des communes de même que le rapport du Comité principal. De plus, il est décidé qu'une copie du rapport du Comité de direction sera remise aux membres du Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

A 11 h 20, le Comité lève la séance jusqu'à nouvelle convocation du président.

COPIE CONFORME

Le greffier du Comité,
Aline Pritchard

Rapport du Comité permanent des transports et des communications

Témoignages

Le lundi 28 juin 1971

Le Comité permanent des transports et des communications, a, pour obtempérer à l'ordre de renvoi du 2 juin 1971, étudié la motion concernant les projets du pipe-line transalaskien et du transport par pétroliers, et fait rapport comme il suit:

Le Comité recommande:

Que le Sénat s'oppose au projet du pipe-line transalaskien et du transport par pétroliers et presse le gouvernement de faire procéder à une étude des autres voies possibles tant du point de vue économique qu'écologique et à l'occasion fasse rapport sur les mesures les plus appropriées qui, d'après le gouvernement, pourraient être prises à l'occasion en vue d'effectuer avec prudence et efficacité le transport du pétrole et du gaz venant du nord.

Le président,
J. Campbell Haig.

Nous ne pouvons faire qu'une chose, c'est de recommander l'adoption de cette motion le plus tôt possible. Comme l'heure de la session approche et si nous décidons que nous ne pouvons pas étudier cette motion avant cette date, il faudrait alors la reporter en septembre; à mon sens et d'après ce que j'en sais dans les circonstances, une décision peut déjà avoir été prise sur l'opportunité de la tenir le 14 septembre. Or, le Sénat en a décidé le 14 juillet, ce qui signifie que nous avons déjà fait beaucoup de travail sur cette question sans aboutir à une conclusion.

Le comité de la pollution de l'environnement (chaque des communes) dont M. David Anderson est président a recueilli un grand nombre de témoignages à ce sujet, donné par des experts très renommés. Si je ne m'abuse, le comité est présentement en train d'étudier son rapport à cet égard. Je n'ai, bien sûr, encore lu de compte de ce rapport, mais il me semble que nous devrions, le plus tôt possible, mettre sur pied un comité de direction afin de choisir les témoins qui pourraient se présenter devant notre comité. Je propose que nous pensiez à ce sujet avec le député David Anderson, président du comité de la Chambre des communes. Il connaît bien la question et pourrait nous donner de très judicieuses remarques. J'espère que le comité pourra entendre autant de témoins qu'il le désire le plus tôt possible et qu'il pourra étudier cette motion avant la clôture de la session.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, je constate que le ministre des Affaires extérieures devra se présenter devant le comité. Malheureusement, je n'ai pas encore reçu ce matin à la jointe afin de faire une heure privée. Quand j'y parviendrai, il me serait utile de pouvoir lui parler.

Le sénateur Proulx: Je propose que lorsque le comité s'ajourne aujourd'hui, ce soit jusqu'à dix heures, mardi matin. Dans l'attente, nous pourrions nous arranger pour que nos discussions puissent prendre suite.

Le sénateur Rattenbury: Monsieur le président, à cause de mon engagement, je ne pourrai être présent au comité ce soir. Je suis désolé. J'aimerais bien participer au prochain comité. Il est clair que je suis opposé à la motion du sénateur Argo. Au Sénat, nous ne devons pas nous précipiter à faire une motion. J'ai appuyé la motion parce que je suis opposé à toute tentative de transporter international en haute mer. Je crois qu'un accord de ce genre ne devrait pas être négocié sans le consentement international et c'est ce dont il est question puisqu'il s'agit de navigation en haute mer.

Le sénateur Smith: Avant d'ajourner, monsieur le président, pour faire suite à la proposition de sénateur Argo, pourriez-vous décider de mettre sur pied un comité de direction.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, je devrais informer les membres du comité que j'ai l'intention de présenter un amendement lorsque le Sénat s'ajourne aujourd'hui, ce sera à huit heures, à huit heures. J'ai toutes raisons de croire que cette motion sera adoptée. Cela dit, nous pouvons peut-être établir un calendrier de travaux de conséquence.

Le sénateur: Je propose que les sénateurs Langlois, Proulx et Argo soient de nouveau chargés de régler les détails de la réunion de comité qui se tiendra mardi à dix heures. Ce sous-comité pourrait s'occuper des détails relative à la préparation des témoins et à leur entretien.

Les honorables sénateurs: D'accord.

Le sénateur Proulx: Je propose que nous ajournions maintenant jusqu'à dix heures, mardi matin, monsieur le président.

Le président: D'accord!

Les honorables sénateurs: D'accord.

La séance est levée.

Ottawa, le mardi 22 juin 1971.

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications, a, en vertu d'une motion portant sur le projet de loi C-100, relatif à la navigation et au transport par pétroliers, tenu aujourd'hui à 10 h 30, sous la présidence de sénateur J. Campbell Haig (président).

Le président: Messieurs, nous avons devant nous deux propositions concernant l'étude de la motion dont le comité a débattue le 2 juin.

1971

Le Comité a tenu sa séance le mardi 22 juin 1971 à 11 h 45, au Centre des Congrès de l'Université de Montréal.

Le Comité a tenu sa séance le mardi 22 juin 1971 à 11 h 45, au Centre des Congrès de l'Université de Montréal.

Le Comité a tenu sa séance le mardi 22 juin 1971 à 11 h 45, au Centre des Congrès de l'Université de Montréal.

Le Comité a tenu sa séance le mardi 22 juin 1971 à 11 h 45, au Centre des Congrès de l'Université de Montréal.

Le Comité a tenu sa séance le mardi 22 juin 1971 à 11 h 45, au Centre des Congrès de l'Université de Montréal.

Le Comité a tenu sa séance le mardi 22 juin 1971 à 11 h 45, au Centre des Congrès de l'Université de Montréal.

Le Comité a tenu sa séance le mardi 22 juin 1971 à 11 h 45, au Centre des Congrès de l'Université de Montréal.

Le mardi 22 juin 1971
(70)

Le Comité a tenu sa séance le mardi 22 juin 1971 à 11 h 45, au Centre des Congrès de l'Université de Montréal.

Le Comité a tenu sa séance le mardi 22 juin 1971 à 11 h 45, au Centre des Congrès de l'Université de Montréal.

Le Comité a tenu sa séance le mardi 22 juin 1971 à 11 h 45, au Centre des Congrès de l'Université de Montréal.

Le Comité a tenu sa séance le mardi 22 juin 1971 à 11 h 45, au Centre des Congrès de l'Université de Montréal.

Le Comité a tenu sa séance le mardi 22 juin 1971 à 11 h 45, au Centre des Congrès de l'Université de Montréal.

M. [Nom] [Fonction]
M. [Nom] [Fonction]
Le secrétaire, M. [Nom]
Pierre de Valenciennes

Le Comité a tenu sa séance le mardi 22 juin 1971 à 11 h 45, au Centre des Congrès de l'Université de Montréal.

Le président,
J. Campbell Hais

Le Comité a tenu sa séance le mardi 22 juin 1971 à 11 h 45, au Centre des Congrès de l'Université de Montréal.

Le Comité a tenu sa séance le mardi 22 juin 1971 à 11 h 45, au Centre des Congrès de l'Université de Montréal.

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications

Témoignages

Ottawa, le jeudi 17 juin 1971

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été confiée l'étude de la motion portant sur les projets de pipe-line Trans-Alaska et de transport par pétrolier, se réunit aujourd'hui à 11h 25, sous la présidence du sénateur J. Campbell Haig.

Le président: Nous allons procéder à l'étude de l'article b) de l'avis de motion, le projet de pipe-line Trans-Alaska et de pétrolier. Avant l'intervention des sénateurs Langlois, Hastings et Argue, j'avais proposé de ne pas étudier cette question maintenant mais ces messieurs en ont fait la demande. Qui veut commencer?

Le sénateur Argue: Messieurs, vous comprendrez que je ne voulais pas que cette motion soit portée maintenant à notre attention. Le Sénat était saisi d'une motion à cet égard. Puisque j'en suis le promoteur au Sénat et non en un sens au sein du comité et bien que probablement ce projet soit bientôt rejeté, je n'aimerais pas le voir abandonné aujourd'hui par le comité.

Nous ne pouvons faire qu'une chose, c'est de commencer l'étude de cette motion le plus tôt possible. Somme toute, la clôture de la session approche et si nous décidions que nous ne pouvons pas étudier cette motion avant cette date, il faudrait alors la reporter en septembre; à mon sens et d'après ce que j'en ai lu dans les journaux, une décision peut déjà avoir été prise sur toute cette question dès le 1^{er} septembre. Or, le Sénat en a été saisi le 1^{er} avril et il me semble que nous avons déjà mis beaucoup trop de temps à l'étude de cette question sans aboutir à une conclusion.

Le comité de la pollution de l'environnement (Chambre des communes) dont M. David Anderson est président a entendu un grand nombre de témoignages à ce sujet, donnés par des savants très renommés. Si je ne m'abuse, le comité est présentement en train d'étudier son rapport à huis clos. Je n'ai, bien sûr, aucune idée du contenu de ce rapport, mais il me semble que nous devrions, le plus tôt possible, mettre sur pied un comité de direction afin de choisir les témoins qui pourraient se présenter devant notre comité. Je propose que notre premier témoin soit le député David Anderson, président du comité de la Chambre des communes. Il connaît bien la question et pourrait nous donner de très judicieuses remarques. J'espère que le comité pourra entendre autant de témoins qu'il le désire le plus tôt possible et qu'il pourra étudier cette motion avant la clôture de la session.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, je constate que le ministre des Affaires extérieures désire se présenter devant le comité. Malheureusement, je n'ai pas encore réussi ce matin à le joindre afin de fixer une heure précise. Quand j'y parviendrai, il me serait utile de pouvoir la lui fixer.

Le sénateur Prowse: Je propose que lorsque le comité s'ajournera aujourd'hui, ce soit jusqu'à dix heures, mardi matin. Dans l'inter valle, nous pourrions nous arranger pour que nos témoins puissent venir.

Le sénateur Rattenbury: Monsieur le président, à cause de mes engagements, je ne pourrai être présent au comité la semaine prochaine. J'aimerais donc consigner au procès-verbal le fait que je me suis opposé à la motion du sénateur Argue au Sénat pour des raisons que je n'ai pas précisées alors. J'aimerais le faire maintenant. Je m'oppose à sa motion parce que je m'oppose à toute restriction du commerce international en haute mer. Je crois qu'aucun comité du Sénat ne devrait essayer de restreindre le commerce international et c'est ce dont il est question puisqu'il s'agit de navigation en haute mer.

Le sénateur Smith: Avant d'ajourner, monsieur le président, pour faire suite à la proposition du sénateur Argue, peut-être devrions-nous mettre sur pied un comité de direction.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, je devrais informer les membres du comité que j'ai l'intention de proposer cet après-midi que lorsque le Sénat s'ajournera aujourd'hui, ce soit à lundi soir, à huit heures. J'ai toutes raisons de croire que cette motion sera adoptée. Cela dit, nous pouvons peut-être établir un calendrier de travaux en conséquence.

Le président: Je propose que les sénateurs Langlois, Prowse et Argue forment un sous-comité chargé de régler les détails de la réunion du comité qui se tiendra mardi à dix heures. Ce sous-comité pourrait s'occuper des détails comme la présentation des témoins et le reste. Entendu?

Les honorables sénateurs: D'accord.

Le sénateur Prowse: Je propose que nous nous ajournions maintenant, jusqu'à dix heures mardi matin, monsieur le président.

Le président: D'accord?

Les honorables sénateurs: D'accord.

La séance est levée.

Ottawa, le mardi 22 juin 1971

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications, saisi d'une motion portant sur le projet de pipe-line transalaskien et de transport par pétroliers se réunit aujourd'hui à 10h 25, sous la présidence du sénateur J. Campbell Haig (président).

Le président: Messieurs, nous avons quorum et nous pouvons commencer l'étude de la motion dont le comité a été saisi le 2 juin:

Que cette Chambre s'oppose au projet du pipe-line transalaskien et du transport par pétroliers et presse le gouvernement de faire procéder à une étude des autres voies possibles tant du point de vue économique qu'écologique et à l'occasion fasse rapport sur les mesures les plus appropriées qui, d'après le gouvernement, pourraient être prises à l'occasion en vue d'effectuer avec prudence et efficacité le transport du pétrole et du gaz venant du nord.

L'amendement proposé se lit comme suit:

que la motion ne soit pas adoptée, mais que le sujet en soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications, pour fins d'étude.

Honorables sénateurs, nous avons comme témoin ce matin M. David Anderson, député d'Esquimalt-Saanich, Colombie-Britannique, président du Comité (Chambre des communes) de la pollution de l'environnement. Le rapport de ce comité a été déposé à la Chambre hier après-midi.

M. Anderson a étudié à fond cette question et il est ici pour en discuter avec nous. Il a également affiché une carte sur le tableau.

M. David Anderson, député: Merci beaucoup, monsieur le président. Honorables sénateurs, je vous remercie de m'avoir invité ici. C'est vraiment un honneur et un plaisir pour moi. Il va sans dire que la question est primordiale et je suis flatté d'avoir été appelé comme premier témoin.

Il y a environ trois mois, le comité de la Chambre dont je suis président a commencé à étudier la question d'une route pour les pétroliers entre l'Alaska et l'État de Washington et les problèmes qui s'ensuivent par rapport à la côte canadienne. C'est une question que j'étudie depuis environ un an et demi. Mais il n'y a que trois mois, après l'annonce de la construction d'une raffinerie de 150 millions de dollars à Cherry Point que la population a commencé à constater que la route de pétroliers proposée par les compagnies pétrolières américaines était très au large.

Le gouvernement américain lui-même doit approuver la construction d'un pipe-line en Alaska. Sans cette approbation, il n'y aura pas de route pour les pétroliers. En d'autres termes, le réseau de transport se compose d'un pipe-line de 88 milles en Alaska suivi d'une route d'expédition de 1,200 milles entre le sud de l'Alaska et le centre, ce qu'on appelle de nos jours le bloc continental des 48 États. Le gouvernement américain n'a pas encore donné son approbation; il étudie encore la question.

C'est à cette étape que j'ai été appelé à participer: j'ai fait un voyage à Washington pour témoigner devant le département américain de l'Intérieur dans des audiences sur les répercussions écologiques, en d'autres termes sur les dommages causés à l'environnement si leurs propositions de réseau de transport étaient adoptées.

Le sénateur Isnor: Y avez-vous représenté un groupe en particulier?

M. Anderson: Non, monsieur. J'y suis allé de mon propre chef à la suite d'un communiqué de presse émanant du département de l'Intérieur et demandant à tous ceux qui étaient intéressés à exposer leurs observations de solliciter une audience. C'est ce que j'ai fait et l'on a eu l'amabilité de me rallier au groupe des sénateurs et des congressistes américains qui avaient des témoignages à apporter au sujet de cette route. Je ne représentais ni le gouvernement canadien

ni aucune des deux Chambres. J'y suis allé comme simple citoyen canadien. On a eu, comme je l'ai dit, l'amabilité de me consacrer du temps et de consigner mon témoignage au procès-verbal.

En fait, j'ai été le premier témoin à mentionner le problème des répercussions qu'entraîneraient les pétroliers. Les Américains s'étaient surtout occupés du problème des pipe-lines en Alaska. Ils avaient presque entièrement laissé de côté les problèmes causés par la construction des pipe-lines et par le transport par bateau du pétrole entre l'extrémité sud du pipe-line et l'État de Washington.

J'ai apporté à l'époque l'objection suivante: aucune étude n'avait été entreprise. Comment analyser, décrire les dangers de la route sans apporter aucune étude à l'appui? Comment réduire le plus possible les risques sans une analyse préparatoire de ces eaux?

Après avoir témoigné, je suis revenu au Canada. Mon comité a commencé à analyser le problème et nous avons fait venir un certain nombre de témoins. Si vous me le permettez, je n'en parlerai que sommairement. Il y a eu trois capitaines de bateau ou de remorqueur dont deux étaient également pilotes. Il y a eu deux océanographes, l'un de l'Université de Washington, à Seattle, et l'autre de l'Université de la Colombie-Britannique, à Vancouver. Il y a eu un avocat de Washington qui a apporté des commentaires sur la défense et les aspects économiques. Il a eu M. Passmore, de la Fédération Wildlife, et un expert canadien du service de la faune, deux professeurs de zoologie, l'un de Washington, l'autre de l'Université de l'Alberta. En un mot, il y avait quatorze témoins spécialisés dans divers domaines y compris—et j'aimerais insister sur ce point—des hommes qui conduisent des bateaux dans ces eaux, des pilotes qui ont la charge de la sécurité de la navigation. Nous avons accordé beaucoup de soins à leurs témoignages. J'aimerais fournir à ceux d'entre vous qui seraient intéressés le compte rendu des témoignages en question dont j'ai avec moi des exemplaires.

La première conclusion à laquelle nous sommes arrivés, c'est qu'un déversement de pétrole est inévitable. Bien qu'il faille tout mettre en œuvre pour le réduire au minimum, si cette route est construite, il est impossible d'éviter un déversement. Les causes en sont strictement mathématiques. Tant qu'il y aura l'erreur humaine et des défaillances techniques, il y aura des accidents. Des accidents se produiront dans cette région et en particulier autour du Cap Flattery à l'extrémité nord-ouest du bloc continental américain.

Le comité était unanime et cette conclusion se fondait sur le fait que les eaux de cette région sont très étroites. Si je me reporte à la carte, la distance d'ici à la frontière—et cette ligne indique la frontière entre le Canada et les États-Unis—est de dix milles de chaque côté. Si l'on élimine la distance qui doit nous séparer de la côte et la ligne de division du centre, il ne reste que deux voies relativement étroites de chaque côté de la ligne de division dans lesquelles les navires doivent passer.

Nous avons eu un architecte naval qui nous a parlé des pétroliers modernes. Le pétrolier moderne n'est pas facile à manœuvrer étant donné ses dimensions, sa force d'impulsion ou d'inertie et l'insuffisance de sa puissance motrice. Par exemple, les plus gros pétroliers utilisés au cours de la Seconde Guerre mondiale ne représentaient qu'un dixième de la dimension des pétroliers que les sociétés pétrolières veulent mettre en service sur cette route. Je ne sais vraiment pas ce qu'elles ont l'intention de faire plus tard. Peut-être feront-elles construire des pétroliers de plus en plus gros. Les plus gros pétroliers de la Seconde Guerre mondiale n'étaient que des

chalands, des annexes, à comparer aux énormes pétroliers dont on se sert aujourd'hui. Ces gros pétroliers sont difficiles à manœuvrer; on ne peut les freiner rapidement et ils ont une forte tendance à faire une embardée au cours d'un virage. Il faut prévoir ce genre de difficultés. En d'autres mots, ces pétroliers sont difficiles à manœuvrer.

Le mauvais temps est chose courante dans cette région. Au Cap Flattery, par exemple, la brume réduit la visibilité 16 % du temps au mois d'août. A Race Rocks, près de Victoria, du côté canadien, la sirène a déjà signalé sans arrêt pendant 29 jours.

Rendu là, c'est l'affaire des pilotes. Ils sont embarqués soit à Race Rocks au Canada, soit à Ediz Hook aux États-Unis. L'alternative est la suivante: emprunter la route «A», en passant par le détroit de Rosario ou la route «B», par le détroit d'Haro et par Boundary Pass.

Lorsque les terres sont les plus rapprochées, le détroit ne mesure qu'un mille et demi de large. A cause de leur calaison, les énormes pétroliers ne peuvent longer la côte; ils doivent s'en éloigner des deux côtés. Donc, au lieu de mesurer un mille et demi, le corridor n'a qu'un mille de large. En d'autres termes, la route «A» passe dans des eaux très peu larges au détroit de Rosario. Sur la carte, j'ai encerclé en rouge les écueils sur lesquels un pétrolier pourrait échouer.

Le sénateur Isnor: S'agit-il de pétroliers américains?

M. Anderson: Oui, ce sont probablement les mieux garnis en hommes et en équipements. Toutefois, nous devons tenir compte des erreurs de pilotage de tous genres auxquelles sont soumis tous les navires. Il n'y a pas que le pétrolier qui soit en cause; il y a aussi les autres navires qui peuvent le heurter. Un navire parfait doté du meilleur équipage possible peut entrer en collision avec un vieux rafioteur dont l'équipage n'a peut-être pas la compétence voulue.

L'an dernier, un cargo soviétique est entré en collision avec un traversier du gouvernement de la Colombie-Britannique. L'un d'entre vous a sûrement eu connaissance de cet accident. Les marins n'étaient pas incompetents; je crois que la formation des équipages des deux navires était au point. L'accident est imputable à une erreur qui s'est glissée malgré de bonnes conditions. Cet accident est survenu à Active Pass qui n'est pas l'un des deux endroits que j'ai indiqués. Néanmoins, cet exemple illustre très bien le fait que même de bons navires dotés de bons équipages peuvent avoir des accidents.

En conséquence, il nous faut prendre en considération l'étroitesse des routes, la fréquence de la brume ainsi que les marées et les courants. Les plus fortes marées ont une vitesse d'environ cinq à sept nœuds, ce qui est considérable surtout lorsqu'on essaie de manœuvrer un navire. Dans le lit de la marée, c'est d'autant plus difficile.

Le sénateur Burchill: A quel port la cargaison de pétrole est-elle destinée?

M. Anderson: Il y a actuellement une raffinerie à Cherry Point, environ douze milles au sud de la frontière canadienne. Cette raffinerie, évaluée à 150 millions de dollars, appartient à l'Atlantic Richfield Company. A proximité, une autre compagnie possède une large bande de terrain. Bien que personne ne veuille nous donner de renseignements à ce sujet, il est possible qu'un oléoduc traverse les États-Unis jusqu'à Chicago, important marché américain de pétrole.

Nous n'avons absolument aucun renseignement au sujet de la quantité de pétrole destinée à cet endroit. Puisqu'à l'heure actuelle il n'y a là qu'une seule raffinerie, certains trouvent inutile de s'en préoccuper. C'est une raffinerie de 150 millions qui traite 100,000 barils de pétrole par jour, ce qui double peut-être le trafic dans cette région. Toutefois, ce n'est encore pas considérable. Je me demande si ce n'est pas qu'un début. J'ai la conviction que ce l'est. Il ne sera plus question d'un navire à tous les trois jours, mais d'au moins deux navires par jour. Ce ne sont que des prévisions. Dans mon rapport, j'ai vivement critiqué le fait que les fonctionnaires du gouvernement canadien envoyés à Washington par suite d'un accord intervenu entre M. Sharp, notre ministre des Affaires extérieures, et M. Rogers, secrétaire d'État des États-Unis, ont été incapables d'obtenir des données précises sur la quantité de pétrole transportée. Ils s'en sont d'ailleurs plaints à leur retour. C'est l'un des domaines d'incertitude pour lequel je dois m'excuser. Il semble qu'on nous dissimule ces renseignements.

La raffinerie de Cherry Point est la destination actuelle du pétrole. Soit dit en passant, cette raffinerie est alimentée en pétrole d'Alberta qui est transporté par le Pipeline Trans-Mountain qui bifurque près de Vancouver afin de desservir Cherry Point. On perdrait ainsi ce marché de pétrole canadien. C'est là une autre répercussion, mais mon comité sur la pollution n'en a pas tenu compte.

Il y a de vastes courants, du mauvais temps, des eaux restreintes et, comme vous le savez très bien, messieurs, quelques-unes des régions les plus pittoresques du Canada le long des côtes des îles du golfe de la Colombie-Britannique et de l'Île de Vancouver. La ville de Victoria ainsi que ma circonscription sont des régions de retraite parce qu'elles sont encore pittoresques et offrent la possibilité de vivre le genre de vie qui plaît aux personnes à la retraite. Je m'excuse si j'insiste, mais je viens de cette région. Elle n'est pas industrialisée et beaucoup de personnes de l'est du Canada ont choisi d'y vivre pour cette raison. Il n'y a pas beaucoup d'îles pittoresques au Canada dont le climat soit favorable toute l'année.

C'est une région unique et jusqu'à présent intacte. Les industries de la pêche et du tourisme sont importantes non seulement pour nous, mais aussi pour les Américains. Évidemment, la pêche en tant que sport ne peut être évaluée en dollars. Le plaisir que les gens retirent de pouvoir aller à la pêche deux ou trois fois par semaine ne se calcule pas en dollars et en cents. Tout cela sera menacé lorsque la route sera établie étant donné les courants et les énormes quantités de pétrole. Le travail d'épuration effectué à la Baie de Chedabucto était minime à comparer au travail d'épuration que nécessiterait un accident de pétrolier dans notre région. Les difficultés survenues à la Baie de Chedabucto — et je ne veux pas dénigrer les efforts fournis — seraient minimes à comparer aux énormes quantités de pétrole qui seraient transportées par les courants violents dans notre région.

On propose de construire un canal industriel dans une région qui est fondamentalement une région destinée aux loisirs. Il en résulterait aucun avantage pour les Canadiens, ici ou ailleurs. Il n'y a pas de possibilités d'emploi pour les Canadiens. Nous n'avons rien à retirer de tout cela sauf peut-être la perte de notre marché de pétrole albertain dans le nord-ouest du Pacifique. Étant donné ces circonstances, il nous semble que la question de l'environnement devient prioritaire. Nous n'avons rien à gagner, mais tout à perdre. Toutefois, notre comité en est venu à la conclusion qu'il devait s'opposer de toutes ses forces à l'engagement du gouvernement fédéral dans

cette affaire. Je dois dire que nous ne nous opposons pas au gouvernement des États-Unis ni au peuple américain. Nombreux sont ceux qui pensent comme nous aux États-Unis. Les Indiens de la tribu Lummi ont mis sur pied une industrie agricole assez considérable sur l'île de Lummi. Ils emploient autant de personnes dans leur co-opérative de 4 millions de dollars que la compagnie Atlantic Richfield dans leur raffinerie à Cherry Point. Une fuite de pétrole mettrait fin à cette entreprise.

Il y a déjà eu des fuites de pétrole. Il y a une fuite de 5,500 barils de combustible pour diesel à Anacortes il y a six semaines. Il y a trois ou quatre mois, deux navires sont entrés en collision dans la baie de San Francisco. Pourtant, ils utilisaient la même radiofréquence et appartenaient à la même compagnie. Ils ne devaient donc pas entrer en collision. Toutefois, un accident peut se produire. On peut réduire les risques d'un accident, mais on ne peut pas les éliminer. S'il y a une fuite de pétrole dans cette région, les dégâts seront considérables des deux côtés de la frontière. L'opinion des Américains est partagée sur l'approbation de la construction de cette route. Je ne crois pas qu'il faille penser que le point de vue de notre comité soit anti-américain. Le sénateur Muskie s'oppose à la construction de cette route et, comme vous le savez, il est le premier Démocrate en liste pour la nomination à la présidence l'an prochain. Les Aspin, un autre Démocrate, représentant du Wisconsin, s'y oppose aussi. Une résolution qui s'oppose au pipe-line de l'Alaska a été signé par quarante-sept sénateurs et congressistes y compris les sénateurs Kennedy et Muskie. Le Président Nixon a déclaré qu'il attendait l'avis de ses conseillers en matière d'environnement avant d'aller de l'avant.

J'ai ici une citation de Rogers Morton, Secrétaire de l'Intérieur des États-Unis, à qui il revient de décider des répercussions sur l'environnement. La manchette se lit comme suit: «Morton s'oppose au pipe-line de l'Alaska». L'article est tiré du *Post Intelligencer* de Seattle en date du 11 juin. Morton a nié cette déclaration le lendemain, mais le fait demeure. En d'autres mots, il y a eu tellement de doutes au sujet de ce qu'il a dit qu'un reporter consciencieux en est venu à la conclusion que Morton s'y opposait.

J'aimerais encore souligner le fait qu'il ne s'agit pas d'un sentiment d'anti-américanisme. Il y a des Américains qui approuvent le projet et d'autres qui s'y opposent. Je crois qu'en nous fondant sur les mérites du projet, nous ne pouvons faire autrement que de nous y opposer, car nous n'avons rien de bon à en retirer et je crois que le projet ne ferait que causer des dommages au Canada.

Je crains que le rapport que je viens de vous présenter ait été quelque peu décousu, mais je me ferai un plaisir de répondre aux questions des honorables sénateurs.

Le sénateur Argue: Lorsque votre comité a établi son rapport, est-ce qu'il y a des membres qui s'y sont opposés ou le rapport a-t-il été unanime?

M. Anderson: Non, sénateur, le comité a été unanime dans ses conclusions. Il y avait quorum, bien que tous les membres du comité n'étaient pas présents. Je réponds au nom des membres du comité qui étaient présents et je peux vous dire que le rapport était unanime. Aucun parti ne s'est opposé à notre rapport. Selon notre rapport, qui était unanime, le gouvernement canadien devait s'opposer vivement au projet du pipe-line parce que des fuites de pétrole sont inévitables et elles causeraient des dommages considérables au Canada.

Le sénateur Argue: Quelle autre possibilité entrevoyez-vous si jamais votre proposition n'était pas adoptée? Comment le pétrole pourrait-il être transporté?

M. Anderson: C'est une excellente question. Il existe d'autres routes. Une société américaine étudie présentement une route de chemin de fer. Je ne me souviens pas du nom de cette société, mais c'est une étude qui a engagé des millions de dollars. On pourrait aussi emprunter la route de la vallée du Mackenzie. Je ne dis pas qu'il faudrait adopter la route de la vallée du Mackenzie parce que nous n'avons pas fait assez d'études à ce sujet, mais je dis que c'est une possibilité. Si l'on retarde l'exécution du projet, on pourra alors étudier sérieusement les autres routes.

J'aimerais citer Rogers Morton, Secrétaire de l'Intérieur des États-Unis. La citation est tirée textuellement du *Post Intelligencer* de Seattle:

Je crois que c'est dépenser beaucoup d'argent pour 30 ou 40 millions de barils de pétrole.

J'insiste sur le fait qu'il n'y a pas beaucoup de pétrole en Alaska. Il ne s'agit pas d'exploiter cette région sous prétexte qu'il y a beaucoup de pétrole. La quantité de pétrole dans les gisements de l'Alaska n'est pas aussi élevée que dans les sables bitumineux de l'Athabaska. Il y a dix fois plus de pétrole dans cette région. Au lieu d'affecter 5 milliards de dollars à la construction d'un pipe-line nous devrions en dépenser un milliard pour un programme de recherches intensives sur les sables bitumineux de l'Athabaska. Nous devrions peut-être faire la même chose pour les dépôts d'huile de schiste du Colorado. Il reste tellement de questions sans réponse sur ce domaine, qu'un retard d'un an ou deux, nous permettant ainsi de savoir s'il est vraiment nécessaire de transporter maintenant le pétrole de l'Alaska, servirait peut-être les intérêts de tous. Il ne servirait pas cependant les intérêts de ceux qui ont des concessions pétrolières. Ces mêmes personnes ont engagé de larges sommes d'argent. Dans la grande euphorie d'il y a trois ans, de nombreux présidents de compagnies pétrolières ont demandé des concessions en Alaska. Ils se rendent maintenant compte qu'ils ont peut-être pris les devants un peu trop tôt. Le stockage des tuyaux dans cette région a coûté beaucoup d'argent. Ce sont là des faux pas qu'ont faits les compagnies et j'estime que le Gouvernement—je ne suis pas socialiste à cet égard—ne devrait pas se porter garant de ces compagnies pour les aider à s'en sortir. Par exemple, je crois que le gouvernement anglais a eu raison en refusant de se porter garant de la Rolls Royce lorsqu'elle a eu des difficultés par suite d'erreurs de gestion. Il en est de même pour le Président des États-Unis dans l'affaire de la Lockheed Aircraft Company, et je crois qu'il a eu raison. Ce n'est pas parce que ces compagnies ont investi d'énormes sommes d'argent que le gouvernement doit s'en porter garant.

Le sénateur Argue: De toutes les routes possibles, monsieur Anderson, croyez-vous que celle-la soit la pire?

M. Anderson: Encore une fois, tout dépend des recherches qui restent à faire sur la route de la vallée du Mackenzie. Je doute donc fort que ce soit la meilleure route; à mon avis, la pire route pour les pétroliers serait peut-être le passage du Nord-Ouest pour parvenir à la Baie de Prudhoe.

Le sénateur Langlois: Puisqu'on discute cette question, j'aimerais souligner la présence du capitaine Barry Cook, de Vancouver, président des pilotes côtiers de la Colombie-Britannique. Il serait bon que le capitaine Cook et son personnel nous parlent des dangers

de navigation inhérents aux deux propositions. Il est ici, à la disposition du comité.

Le président: Je crois que nous devrions passer au témoignage du capitaine Cook.

Le sénateur Argue: Je crois que nous devrions d'abord poser toutes les questions que nous aimerions poser à M. Anderson.

Le sénateur Langlois: Je n'ai nullement l'intention d'interrompre le témoin.

Le sénateur MacDonald: On a mentionné qu'on utilise ces énormes pétroliers, à l'heure actuelle, sur la côte de l'Atlantique; qu'avez-vous à répondre à cela? Pourquoi ne les utiliserions-nous pas sur la côte du Pacifique?

M. Anderson: C'est une excellente question. Tout d'abord, il faut souligner que les routes de navigation sont déjà tracées sur la côte de l'Atlantique. Je suis spécialiste de l'environnement, mais je ne crois pas que nous devrions supprimer ces routes de navigation ainsi que toute activité commerciale tout simplement parce qu'ils ont mis sur pied leurs installations avant même que nous établissions nos règlements. Je crois que vous devriez leur donner l'occasion de retarder l'établissement des règlements si vous voulez introduire successivement des instruments et des navires de qualité supérieure.

Je m'empresse d'ajouter que lorsque vous créez une nouvelle route, bien qu'il y en ait déjà une à cet endroit, vous savez qu'on transportera d'autant plus de pétrole. Vous devez établir votre route en vous fondant sur vos prévisions des cinq, dix ou quinze prochaines années, je ne sais trop, si vous désirez en tirer le meilleur profit possible.

Des collectivités se forment près des ports, sur la côte de l'Atlantique; la tradition veut que l'industrie soit appelée à changer. Dans ce sens, le témoignage de la société Irving devant mon comité, l'automne dernier, a été des plus intéressants. Vous ne pouvez tout simplement affirmer: «A partir de maintenant, nous allons établir des règles beaucoup plus strictes.» Avant de mettre sur pied une industrie et d'en définir les structures, j'estime que vous avez droit aux assurances les plus grandes. De même, avant d'établir une nouvelle route, vous devriez certainement vérifier s'il n'y aurait pas d'autres choix qui seraient meilleurs. Je ne peux que difficilement répondre à la question du sénateur Argue, mais j'estime qu'il y a d'autres solutions qui n'ont pas été envisagées et qui me semblent meilleures.

Le sénateur Macdonald: Le fait que l'on retrouve les mêmes dangers de navigation sur la côte de l'Atlantique et sur la côte du Pacifique ne constituerait-il pas un argument?

M. Anderson: D'après M. Cove, de Vancouver, et les capitaines Dighton et Davenport, tous deux de Victoria, je crois comprendre que les problèmes que nous éprouvons dans ces eaux intérieures facilitent l'accès à la baie de Chedabucto. L'accès est plus direct: il n'y a ni lacets ni courbe à droite. Un expert viendra bientôt témoigner. Il semble que ce soit une meilleure voie de navigation.

Le sénateur Argue: M. Anderson ne fait pas partie du gouvernement, mais il entretient des relations soutenues avec ce dernier; je me demande s'il pourrait nous indiquer la position du gouvernement à ce sujet. Je me reporte tout particulièrement à l'article du *Globe and Mail* de ce matin concernant un discours prononcé par M. Jack

Davis, ministre de l'Environnement, au cours d'une réunion mixte de l'Association canadienne des horticulteurs et de l'*American Institute of Biological Science*:

Dans son discours, le ministre s'est fortement opposé à ce que le transport du pétrole par les pétroliers, de l'Alaska jusqu'aux raffineries de Puget Sound, se fasse par les détroits de Juan de Fuca et de Georgia.

Il a ajouté qu'on ne devrait pas permettre à ces énormes pétroliers de naviguer dans ces eaux, mais qu'on devrait plutôt limiter la navigation à la haute mer...

«Pourquoi ferions-nous passer ces navires par Victoria risquant ainsi de détruire ce site naturel et cet endroit de récréation en quelques heures?»

Nous connaissons la théorie de la solidarité ministérielle et il semble que le ministre, dans sa déclaration, ait bien reflété la position du gouvernement, mais vous serait-il possible, monsieur Anderson, de nous donner votre avis sur l'attitude du gouvernement exprimée à la Chambre des communes, à votre comité et ainsi de suite.

M. Anderson: C'est probablement la plus importante déclaration que M. Davis ait faite; elle représente vraiment sa position à ce sujet. C'est M. Sharp qui, le premier, a étudié cette question à fond. Il s'oppose certainement à ce que les pétroliers prennent cette route. Le 10 juin dernier, il est allé aux États-Unis afin de discuter le problème avec le secrétaire de l'Intérieur, M. Rogers Morton, et le secrétaire d'État, M. Rogers. Il s'y oppose parce qu'il ne voit pas comment nous pourrions profiter de cette route; il fait ce qu'il peut.

Le gouvernement, à mon avis, a mis du temps à étudier cette question; maintenant qu'il a entrepris cet examen, nous pouvons dire qu'il s'oppose fermement à cette route si l'on se fie à la solidarité qui anime le Cabinet et aux déclarations de MM. Davis et Sharp.

J'aimerais ajouter autre chose. J'ai passé trois jours, à Washington, la semaine dernière, pour assister à une conférence, très réussie d'ailleurs, tenue sous l'égide du Service de garde-côtes, de l'industrie pétrolière elle-même et de l'Agence de protection de l'environnement. Quand les Américains font quelque chose de ce genre, ils le font bien. On s'est rendu compte que même avec les instruments les plus ingénieux, on ne peut retirer que de très petites quantités de pétrole de l'eau, même dans des rivières ou des étangs, là où il y a peu de vagues, c'est-à-dire lorsque les conditions sont favorables. De toute évidence, la prévention est la meilleure solution. Nous avons discuté des moyens de prévention. Des témoins nous ont parlé des auxiliaires à la navigation, des chenaux à sens unique et d'autres choses, mais nous en sommes venus à la conclusion qu'il y aurait des fuites. Comme cette ligne de pétroliers ne nous apporterait aucun avantage, nous avons jugé que nous devions nous y opposer.

Le sénateur Burchill: M. Sharp a-t-il fait rapport au Parlement du succès de sa mission?

M. Anderson: Il a fait rapport, en effet, mais il n'a pas parlé de plein succès. Il a été assez circonspect dans sa déclaration. Les Américains sont prêts à discuter du problème avec nous. Toutefois, le secrétaire de l'Intérieur, M. Morton, a déclaré que seul le pipe-line l'intéressait. S'il donne son approbation à l'aménagement d'un pipe-line, il s'agira pour les services de garde-côtes et les ministères des Transports du Canada et des États de chercher des moyens de minimiser le problème plutôt que de discuter l'opportunité d'établir

cette route. A mon avis, nous n'avons aucune chance de nous en tirer si les Américains qui s'opposent à cette route perdent la bataille.

Les Américains nous diront sans doute alors: «Nous pouvons faire passer nos navires par ici ou nous servir des cours d'eaux aux États-Unis, mais si nous agissons ainsi, il est fort possible qu'il y ait plus de fuites que s'il n'y avait pas de séparation ou, si vous voulez, si nous utilisons les eaux sans nous occuper des frontières». Ils nous laisseraient donc le choix en disant: «Nous pouvons passer par la route «A» et garder nos navires au sud de cette ligne, mais n'oubliez pas qu'il y aurait alors plus de fuites.» Suivant le témoignage de deux océanographes, les courants marins de cette région se dirigent généralement vers le nord; par conséquent, si vous ne collaborez pas avec eux, les risques de fuite sont encore plus grands. Nous serons donc forcés de collaborer avec eux et de nous servir de nos eaux pour ces pétroliers comme s'ils étaient américains et il y aura probablement tellement de fuites que peu importera où elles se produiront. J'illustrerai ce que je viens de dire à l'aide de la carte: les fuites couvriront cette zone si les marées et les vents viennent de ce côté. De toutes façons, nous serons forcés de collaborer avec eux. C'est une perspective peu encourageante, mais si nous voulons éviter les problèmes, je crois que c'est ainsi qu'il nous faut agir.

Le sénateur Langlois: Pour en revenir à ces échanges entre Ottawa et Washington, n'est-il pas vrai qu'on a récemment créé une commission ou un conseil mixte pour étudier les risques de pollution par des pétroliers?

M. Anderson: Oui, mais seulement pour les Grands lacs.

Le sénateur Langlois: Est-ce limité aux Grands lacs?

M. Anderson: Oui, J'ai demandé à la Chambre d'élargir le champ d'activité de l'organisme et on a répondu que c'était une très bonne idée, mais on n'a pas entrepris d'autres démarches à ce sujet.

Le sénateur Langlois: Cette commission est-elle encore en activité?

M. Anderson: Je crois que oui, mais je ne sais pas si les membres sont encore actifs. Les Américains ne pourront peut-être pas disposer du personnel requis sans décision spéciale de la part du Congrès. Le gouvernement l'a accepté, mais ce n'est pas le cas du Congrès.

Le sénateur Langlois: Est-ce une section ou une division de la Commission mixte internationale?

M. Anderson: C'est exact, mais jusqu'à maintenant les Américains n'ont pas financé l'organisme puisqu'il faudra peut-être une sanction du Congrès à cette fin.

Le sénateur Macdonald: Savez-vous si des sociétés pétrolières ont passé des contrats de construction de ces énormes pétroliers?

M. Anderson: Je n'ai pas de renseignement précis à ce sujet. Je crois qu'elles ont accordé les contrats, mais je doute qu'on ait déjà posé la quille des navires. M. Derek Cove, ingénieur des constructions navales, nous a parlé, dans son témoignage, de compartimentage et de double enveloppe entre autres choses; si le Canada et les États-Unis le demandaient avec insistance, il se pourrait fort bien qu'on ajoute ces éléments à la structure existante des pétroliers. Ils n'ont pas encore dépassé le point d'irréversibilité.

J'ajouterai que, mercredi dernier, le sénateur Magnusson a présenté un projet de loi au Sénat des États-Unis dans lequel on

pouvait trouver des règlements très sévères en ce qui concerne la construction de navires américains. Ottawa n'a pas encore reçu d'exemplaires du bill, mais la Division de l'information de l'Ambassade des États-Unis m'en fera parvenir un dès qu'elle en recevra. Le sénateur Magnusson est président du sous-comité du Sénat et il se peut fort bien que cette question soit soumise au Sénat. Le projet de loi sera très rigoureux pour ce qui est des règlements relatifs à la construction; il serait certes bon d'y jeter un coup d'oeil.

Le sénateur Blois: Le gouvernement du Canada peut-il prendre certaines mesures indépendamment du gouvernement des États-Unis?

M. Anderson: Non, nous devons nous en remettre entièrement aux Américains. Nous ne disposons d'aucun moyen juridique qui nous permette d'arrêter les Américains si ces derniers désirent poursuivre leur activité.

Le sénateur Blois: Qu'arrive-t-il si l'on convient qu'il s'agit d'eaux internationales?

M. Anderson: S'il s'agit d'eaux internationales, nous n'avons pas plus de droits que quiconque. Nous ne pourrions que souligner qu'ils constituent une menace pour notre pays. Ils pourraient naviguer dans leurs eaux, de ce côté-ci de la ligne de démarcation.

Le sénateur Blois: Cela n'irait-il pas à l'encontre des règlements internationaux?

M. Anderson: Autant que je sache, je ne crois pas, bien que je me demande comment ils font pour contourner Turn Point.

Le sénateur Blois: Oui, je me demandais comment ils pouvaient s'y prendre.

M. Anderson: Je l'ignore. Peut-être devront-ils ne passer que par la route «B». S'ils veulent utiliser la route «A», ils devront naviguer dans nos eaux.

Le sénateur Langlois: La question que je vais vous poser est très technique. Savez-vous si, aux termes de la loi américaine, le voyage serait considéré comme international ou intérieur?

M. Anderson: Je comprends la question; je puis faire erreur, mais je dirais qu'il s'agit de navigation dans les eaux nationales, si le voyage se fait entre ces deux points.

Le sénateur Langlois: A ce compte-là, ils pourraient donc retirer les navires s'ils le voulaient?

M. Anderson: Oui.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Merci, monsieur Anderson.

Honorables sénateurs, nous vous proposons maintenant d'entendre le témoignage du capitaine Cook.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, avant d'entendre le témoignage du capitaine Cook, j'aimerais mentionner qu'il est venu ici, ce matin sans préparation. Il se trouvait par hasard à Ottawa pour d'autres raisons. L'idée m'est soudain venue qu'il devrait témoigner devant ce Comité.

Le président: Le capitaine Cook est président des *British Columbia Coast Pilots* et vient de Vancouver.

Le capitaine J. B. Cook, président, British Columbia Coast Pilots, Vancouver: Monsieur le président et honorables sénateurs, j'aimerais d'abord dire que M. Anderson vous a dépeint, à mon avis, un tableau assez complet et très fidèle de la situation à laquelle nous devons faire face dans la région de Puget Sound. Je pense que tout ce qu'il a dit est vrai.

Il est une question que nous devrions aborder et dont vous n'êtes probablement pas au courant. Il s'agit du traité d'Orégon qui a établi les frontières internationales entre la Colombie-Britannique et la côte de l'État de Washington. Ce traité garantit les droits de navigation aux ports canadiens et américains. Le traité d'Orégon est présentement remis en question quant à savoir si les Américains vont s'y conformer ou non. Nous avons dû faire face à ce problème en ce qui a trait au Banc Roberts.

Je suis d'accord avec M. Anderson. Il est clair que les Américains seront obligés d'utiliser probablement le détroit d'Haro parce que vous pouvez voir qu'ils peuvent se rendre à Cherry Point en passant par deux voies différentes, et le détroit est beaucoup plus large que s'ils empruntaient le détroit de Rosario dans cette région. Naturellement, avec des gros navires de 200,000 tonnes, arrivant à Cherry Point à la marée haute, ces derniers devront monter jusqu'ici, tourner et revenir.

Probablement, il faudra renégocier le traité d'Orégon car la Commission royale sur le pilotage précise que 90 p. 100 des navires à destination des ports canadiens doivent traverser la ligne noire, allant du côté canadien au côté américain et puis revenant au côté canadien.

Voilà le problème qui nous confronte près du Banc de Roberts où est situé un port canadien. Vous pouvez voir qu'il s'agit du sommet de la ligne qui délimite la frontière et les navires canadiens ou les navires étrangers ayant des pilotes doivent traverser cette ligne à son sommet afin de se rendre au port. Ils nous disent que nous violons les eaux territoriales américaines en traversant cette ligne pour nous rendre au Banc Roberts. C'est un des problèmes auxquels nous devons faire face.

M. Anderson a mentionné les plus gros navires, ceux de 100,000 et de 200,000 tonnes. Ces navires sont approximativement 1,000 à 1,200 pieds de long. Si l'on arrête les moteurs, ils vont continuer d'avancer pour 10 ou 12 milles avant de s'arrêter. Vous pouvez voir ce qui se produirait dans ces régions, s'il y avait une panne de moteur. Le navire s'échouerait parce qu'il n'y a aucun moyen de le manœuvrer pour l'arrêter. Évidemment, la même situation s'est produite dans cette région. Si vous aviez une panne de moteur, le navire devrait simplement s'échouer.

Nous avons eu, au cours des six ou sept dernières années, un certain nombre d'accidents qui, à mon avis, devraient être considérés comme des accidents sérieux. Deux pilotes de Puget Sound ont fait une collision ici. Un autre navire a échoué là, au large de l'île Smith. Un navire japonais est entré en collision avec un navire danois. Il y a eu une collision entre ce point-ci et Active Pass, entre un navire soviétique et un bac. Un bateau a frappé cette pointe ici il n'y a pas tellement longtemps. Il y a eu un assez grand nombre de collisions. Par conséquent, à mon avis, il faudrait s'attendre à des accidents.

Le sénateur Isnor: Ce sont des navires beaucoup plus petits.

Le capitaine Cook: C'est exact. Ce sont des navires beaucoup plus petits que ceux dont nous parlions.

Le sénateur Isnor: Est-il absolument nécessaire qu'ils aient des pétroliers aussi gigantesques que ceux dont faisait mention M. Anderson?

Le capitaine Cook: Ce sont des considérations d'ordre économique qui dictent la dimension des navires. C'est la seule chose que vous puissiez dire à ce sujet. Je ne crois pas qu'il importe de savoir comment on construit un pétrolier et le coût de ce dernier. Si ce navire va s'échouer, il y aura des fuites. Je ne connais aucun navire que vous pourriez construire actuellement qui ne soit pas sujet à de tels accidents. Même si ce navire possède deux coques, un revêtement en tôle double, et ainsi de suite, s'il entre en collision, il y aura des fuites. Vous ne pouvez pas arrêter ce genre de bateau.

Le sénateur Isnor: Nous devons faire face à cette même situation sur la côte est lorsque la société Shell, en effectuant des explorations de pétrole sur l'île du Sable, faisait entrer ses navires dans le port d'Halifax. Il est plus facile de naviguer dans ce cas que ce l'est sur la côte ouest d'après ce qu'a affirmé M. Anderson. Il est plus facile d'entrer dans le port d'Halifax.

Le capitaine Cook: Je ne suis pas un expert en navigation pour ce qui a trait à la côte de l'Est. Je suppose qu'il y a des dangers qui sont aussi considérables que les nôtres. Les conditions sont différentes, mais à la longue, ils courent probablement les mêmes risques.

Je pourrais également ajouter qu'ils ont dit qu'ils se serviraient de tous les instruments modernes de navigation pour venir en aide aux navires; mais nous devons nous rappeler que les deux pétroliers de la *Standard Oil* qui sont entrés en collision au pont de la baie de San Francisco il n'y a pas tellement longtemps naviguaient à l'aide du radar de la garde côtière et cela n'a pas empêché l'accident de survenir. Ils n'avaient aucun pilote à bord. D'après les lois américaines, comme celle qu'ils veulent proposer, ils naviguaient grâce à des certificats, mais n'étaient pas obligés d'avoir un pilote à bord. Je ne veux pas dire que la collision s'est produite parce qu'il n'y avait pas de pilote à bord. Des gens compétents sans doute dirigeaient ces navires, mais cet accident a démontré que les instruments de navigation dont disposaient les deux navires n'ont pu empêcher une telle collision.

Le sénateur Langlois: Capitaine Cook, vous avez fait allusion à une collision qui s'est produite entre un bac et un navire soviétique dans la région d'Active Pass. Vous avez également mentionné les dimensions des navires impliqués dans cette collision. Quelle est la comparaison entre Active Pass et ces détroits que l'on propose comme voie de transport? N'est-il pas vrai que Active Pass est beaucoup plus étroit que toutes les autres routes maritimes que l'on propose d'utiliser?

Le capitaine Cook: Cela est tout à fait exact. Active Pass, comme vous pouvez le constater, possède deux tournants brusques, ce qui ne s'applique pas dans ce cas-ci. Il y a évidemment, une voie qui est beaucoup plus étroite. Nous en avons parlé officieusement avec les pilotes de Puget Sound. Les pilotes avec lesquels j'ai parlé préfèrent certes utiliser le détroit d'Haro. En fait, ils n'ont pas l'intention d'utiliser le détroit de Rosario à moins qu'une loi les y oblige. Je suis d'accord avec eux et si j'étais à leur place, je passerais par le détroit d'Haro. Il est très facile de voir qu'en arrivant à ce point-ci, en route vers Cherry Point, et en tournant facilement, le bateau arrivera à son poste de mouillage, ce qui est préférable à se rendre au Banc Alden, ou à un endroit quelconque par ici où il faudrait faire un

grand virage. Étant donné les périodes de brouillard à ce moment de l'année, les pilotes préférèrent un chenal assez large.

Il a été question lors des discussions avec les pilotes américains de faire passer les pétroliers chargés par le détroit d'Haro et ceux qui ne le sont pas, par le détroit de Rosario, ce qui éviterait des rencontres.

Le sénateur Langlois: Quelle est la largeur du détroit à l'endroit où s'est produite la collision?

Le capitaine Cook: Environ deux câblées ou un peu moins.

Le sénateur Langlois: Les pétroliers américains seront-ils assujettis au pilotage obligatoire?

Le capitaine Cook: Non, pas d'après les lois actuelles. Les navires américains peuvent naviguer entre les ports américains sans aucun pilote. Cela ressemble aux navires de croisière canadiens voyageant du Canada à l'Alaska; ils n'ont aucun pilote. Ces navires n'ont pas besoin de pilote.

Le président: Aimeriez-vous faire d'autre déclaration, monsieur Cook?

Le capitaine Cook: Naturellement, nous ne nous opposons pas au trafic maritime. Cela fait partie de notre travail, mais tant que les navires navigueront, il y aura des accidents; on ne les empêchera jamais. Tant qu'il y aura des erreurs humaines et des erreurs mécaniques, il y aura des accidents. Il n'y a aucun doute à ce sujet. Il serait agréable si nous pouvions dire que nous pouvons les éviter.

Le président: Est-ce que votre remarque s'applique aux navires qui ont ou qui n'ont pas de pilote?

Le capitaine Cook: Avec ou sans pilote, oui, monsieur. J'oserais croire qu'il y aurait moins d'accidents avec des pilotes.

Le président: Quel est le désir du Comité en ce qui a trait à cette motion?

Le sénateur Argue: Bien que je ne connaisse pas la procédure habituelle, il me semble que nous pourrions faire une déclaration succincte selon laquelle nous avons entendu des témoignages qui nous amènent à certaines conclusions. On pourrait y inclure des recommandations au Sénat.

Le président: Sénateur Argue, nous devons aborder ce sujet. La motion était pour qu'on étudie le problème davantage. Nous avons eu comme témoins MM. Cook et Anderson. Que voulez-vous faire?

Le sénateur Argue: En ce qui a trait à d'autres témoins?

Le président: C'est ça.

Le sénateur Argue: J'aimerais en entendre d'autres. J'ai convenu d'en appeler un et il a témoigné.

Le sénateur Langlois: Incidemment, monsieur le président, j'ai informé le Comité récemment que M. Sharp est disposé à témoigner à ce sujet. Toutefois, je n'ai pu fixer de date qui lui conviendrait. Par contre, on m'a suggéré d'autres témoins, notamment M. Humphrys du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources. On m'a dit qu'il est un de leurs conseillers et un expert en cette matière. Je n'insiste pas pour qu'il témoigne; il s'agit tout simplement d'une suggestion.

Le président: Le Comité veut-il s'ajourner jusqu'à convocation du président; les sénateurs Langlois et Argue pourrait alors essayer d'obtenir d'autres témoins? La séance ajournée à dix heures jeudi?

Le sénateur Argue: Oui. Toutefois, si le président pense que ce moment n'est pas opportun, il devrait fixer une date plus appropriée. Nous devrions nous réunir aussitôt que possible, entendre les autres témoins que nous aurons et ensuite nous occuper de la motion.

Le sénateur Burchill: Je crois que nous avons entendu assez de témoignages pour nous convaincre que, en ce qui concerne les Canadiens, ce n'est pas la meilleure voie. Nous avons également entendu des témoignages précisant que le gouvernement du Canada, semble-t-il, fait tout en son pouvoir pour empêcher qu'on utilise cette voie. Il y a eu des discussions avec des représentants des États-Unis pour leur indiquer que c'est une tentative dangereuse. Nous ne pouvons qu'appuyer ces efforts. Pourquoi l'ajournement?

Le président: Le sénateur Langlois a indiqué que M. Humphrys du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources, témoignerait peut-être.

Le sénateur Langlois: C'était simplement une proposition.

Le président: Je m'en remets au Comité.

Le sénateur Blois: Quel autre témoignage faut-il?

Le président: Un autre facteur c'est que le comité de la Chambre a présenté son rapport recommandant qu'on s'oppose à cette route.

Le sénateur Burchill: Je ne sais pas ce que nous pourrions faire de plus qu'appuyer ce qui a déjà été fait.

Le sénateur Blois: Moi non plus je ne sais pas.

Le sénateur Argue: Je propose que le comité de direction prenne en considération ma motion, et peut-être la change dans une certaine mesure, à la lumière des témoignages et des mesures du gouvernement. Le comité de direction devrait faire rapport quant aux termes de la motion que nous pourrions adopter ici et ensuite laisser le Comité lui-même s'en charger. Nous sommes un peu exaspéré en ce moment. Qu'on s'occupe de la motion dans sa forme actuelle ou qu'on ne fasse rien. Quelqu'un devrait faire quelque chose à ce sujet. A mon avis, la motion a été appuyée ici et je crois que nous devrions y donner suite.

Le président: Le Comité désire-t-il renvoyer cette question au comité de direction pour qu'il étudie le libellé de la motion?

Le sénateur Blois: Certainement pas les mots «en rapport très étroit avec la Chambre des communes.» A mon avis, ce devrait être un comité mixte. Peut-être devrions-nous travailler plus étroitement avec l'autre Chambre.

Le président: Bien, M. Anderson a présenté son rapport.

Le sénateur Blois: Je sais qu'il l'a présenté, mais allons-nous suivre ses recommandations de manière précise? Voilà le point que j'aimerais soulever.

Le sénateur Langlois: Je propose que le Comité étudie l'ensemble du rapport du Comité de la Chambre des communes et qu'on modifie le texte de la motion. La question concernerait le Comité ensuite et je propose que nous nous ajournions jusqu'à convocation

du président. Le comité de direction vous fera rapport et vous pourrez ensuite convoquer une réunion du Comité, si vous le jugez à propos.

Le sénateur Burchill: Quand vous aurez rédigé un texte satisfaisant, nous pourrons l'examiner en peu de temps.

Le président: Êtes-vous tous d'accord?

Le sénateur Argue: Je pense que le sénateur Macdonald fait partie du comité de direction; il s'agit donc d'un comité qui est assez représentatif.

Le président: Est-ce que cela convient à tous?

Des voix: Nous sommes tous d'accord.

Le président: La séance est ajournée jusqu'à convocation du président.

La séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada, Ottawa, Canada.

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président : M. J. G. ...

SEANCE DU MERCREDI 23 JUIN 1971

... le Bill C-246,

... le pilotage

RAPPORT DU COMITÉ

(Version: Voir Procès-verbal)



TROISIÈME SESSION DE LA VINGT-HUITIÈME LÉGISLATURE

1970-1971

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. CAMPBELL HAIG

N° 8

SÉANCE DU MERCREDI 23 JUIN 1971

Seule et unique séance sur le Bill C-246,

intitulé:

«Loi concernant le pilotage»

RAPPORT DU COMITÉ

(Témoins: Voir Procès-verbal)



TROISIÈME SESSION DE LA VINGT-HUITIÈME LÉGISLATURE

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Le président: L'honorable J. Campbell Haig

Les honorables sénateurs:

Argue	Macdonald
Blois	(Cap-Breton)
Bourget	*Martin
Burchill	McElman
Connolly	McGrand
(Halifax-Nord)	Michaud
Denis	Molson
*Flynn	Nichol
Fournier	O'Leary
(Madawaska- Restigouche)	Petten
Haig	Prowse
Hayden	Rattenbury
Isnor	Robichaud
Kinnear	Smith
Langlois	Sparrow
	Welch—(26)

*Membres d'office

Président: J. CAMPBELL HAIG (Quorum 7)

N° 8

SEANCE DU MERCREDI 23 JUIN 1971

Seule et unique séance sur le Bill C-246

intitulé:

Loi concernant le pilotage

RAPPORT DU COMITÉ

(Témoins: Voir Procès-verbal)

Ordre de renvoi

Procès-verbal

COPIE CONFORME

Le greffier du Comité
Aline Fritchard

Extrait des procès-verbaux du Sénat, le 23 juin 1971:

Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Lang, appuyé par l'honorable sénateur Giguère, tendant à la deuxième lecture du Bill C-246, intitulé: «Loi concernant le pilotage».

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée. Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur McDonald propose, appuyé par l'honorable sénateur Denis, C.P., que le bill soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,
Robert Fortier.

Le mercredi 23 juin 1971
(3)

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 14h05, pour étudier le bill C-246 intitulé: «Loi concernant le pilotage».

Présents: Les honorables sénateurs Hale (président), Ayres, Bouché, Kincaid, Langlois, Martin, McEwen, McDonald et Smith—(9).

Présents, mais ne faisant pas partie du Comité: Les honorables sénateurs McDonald et Lang.

Aussi présents: M. Pierre Godbout, député et conseiller parlementaire adjoint.

Sur la motion de l'honorable sénateur Langlois, il est décidé que seront imprimés 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français du texte des présentes délibérations.

Les témoins suivants sont entendus:
M. R. R. Macphillivray, directeur, Direction des règlements de la marine, ministère des Transports;
M. Raymond Langlois, avocat-conseil, National Association of Canadian Marine Pilots.

A 14h35, la séance est suspendue.

La séance est reprise à 14h50 et M. Langlois continue son témoignage.

Les témoins suivants sont entendus:
M. Alain Fortin, représentant la Fédération des pilotes du Saint-Laurent;
Le capitaine F. R. Hucocq, directeur général de la Dominion Marine Association;
M. Jean Brisson, C.R., représentant la Fédération des armateurs du Canada et la Chambre canadienne des armateurs.

Aussi présents:
Le capitaine A. D. Laiter, surintendant du service de pilotage, ministère des Transports;
M. A. Fortin, président de l'équipe spéciale sur le pilotage.

Après la discussion et sur présentation d'une motion, il est décidé que le rapport sera fait de fil sans amendement.

Procès-verbal

A 15 heures, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

COPIE CONFORME:

Le greffier du Comité,
Aline Pritchard.

Le mercredi 23 juin 1971

(8)

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 14h05, pour étudier le bill C-246 intitulé: «Loi concernant le pilotage.»

Présents: Les honorables sénateurs Haig (*président*), Argue, Burchill, Kinnear, Langlois, Martin, McElman, McGrand et Smith—(9).

Présents, mais ne faisant pas partie du Comité: Les honorables sénateurs McDonald et Lang.

Aussi présent: M. Pierre Godbout, légiste et conseiller parlementaire adjoint.

Sur la motion de l'honorable sénateur Langlois, il est décidé que seront imprimés 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français du texte des présentes délibérations.

Les témoins suivants sont entendus:

M. R. R. Macgillivray, directeur, Direction des règlements de la marine, ministère des Transports;
M. Raynold Langlois, avocat-conseil, *National Association of Canadian Marine Pilots*.

A 14h35, la séance est suspendue.

La séance est reprise à 14h50 et M. Langlois continue son témoignage.

Les témoins suivants sont entendus:

M. Alain Lortie, représentant la Fédération des pilotes du Saint-Laurent;
Le capitaine P. R. Hurcomb, directeur général de la *Dominion Marine Association*;
M. Jean Brisset, C.R., représentant la Fédération des armateurs du Canada et la Chambre canadienne des armateurs.

Aussi présents:

Le capitaine A. D. Latter, surintendant du service de pilotage, ministère des Transports;
M. A. Taylor, président de l'équipe spéciale sur le pilotage.

Après la discussion et sur présentation d'une motion, il est décidé que rapport sera fait du bill sans amendement.

Procès-verbal

Rapport du comité

Le mercredi 23 juin 1971

Conformément à la motion d'ajournement et à l'ordre de travail de la séance précédente, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à 14h00 pour étudier le bill C-248 intitulé: «Loi concernant le pilotage».

Présents: Les honorables sénateurs Haig (président), Argue, Durocher, Kinsmen, Langlois, Martin, McMillan, McLeod et Smith.

Présents, mais ne prenant pas part au débat: Les honorables sénateurs McDonald et Lang.

Assistants: M. Pierre Gauthier, légiste et conseiller parlementaire adjoint.

Sur la motion de l'honorable sénateur Langlois, il est décidé que seront imprimés 500 exemplaires en anglais et 500 exemplaires en français du texte des présentes délibérations.

Les témoins suivants ont été entendus: M. E. H. Macpherson, directeur général des opérations de la marine, ministère des Pêches; M. Raymond Langlois, président, Société québécoise de sauvetage en mer; M. J. G. Macdonald, président, Société de sauvetage en mer.

Après la séance, le témoin suivant a été entendu: M. J. G. Macdonald, président, Société de sauvetage en mer, qui a déposé son témoignage.

Les témoins suivants ont été entendus: M. Alain Larth, représentant le Syndicat des pilotes du district de Saint-Laurent; Le capitaine P. H. Burrows, président général de la Dotation Marine Armée; M. Jean Bréhan, C.A., représentant la Fédération des armateurs de Québec et la Fédération québécoise des armateurs.

Assistants: Le capitaine A. D. Laflamme, directeur du service de pilotage maritime des Pêches; M. A. Taylor, président de l'Association canadienne des pilotes.

Après la discussion et les questions posées, le Comité a adopté le rapport qui suit.

A 14 heures, le Comité se réunit à l'Assemblée législative du Québec pour étudier le projet de loi C-248 intitulé: «Loi concernant le pilotage».

Le mercredi 23 juin 1971

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications, auquel a été délégué le Bill C-248, intitulé: «Loi concernant le pilotage», a pour objet de recommander au Sénat le renvoi du Bill C-248 en commission d'étude et de recommander au Sénat l'adoption de l'amendement suivant:

Le président,
J. Campbell Haig

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications

Témoignages

Le mercredi 23 juin 1971

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, à qui a été renvoyé le bill C-246 concernant le pilotage, se réunit aujourd'hui, à 14 heures sous la présidence de l'honorable sénateur J. Campbell Haig, pour étudier ce projet de loi.

Le président: Honorables sénateurs, je constate que nous avons le quorum. La séance est ouverte. Nous sommes saisis du bill C-246, intitulé: «Loi concernant le pilotage.» Les témoins présents cet après-midi sont M. R. R. Macgillivray, chef de la Direction des règlements de la marine, le capitaine A. D. Latter, surintendant du pilotage, ministère des Transports, et M. A. Taylor.

Plus tard, nous entendrons le témoignage de M. Raymond Langlois et de M. Alain Lortie, tous deux de la *National Association of Canadian Marine Pilots*. En outre, je crois comprendre que le capitaine P. R. Hurcomb, à titre de directeur général, voudra parler au nom de la *Dominion Marine Association*.

Monsieur Macgillivray, je vous invite à prendre la parole.

M. R. R. Macgillivray, directeur, Direction des règlements de la marine, ministère des Transports: Merci, monsieur le président. Honorables sénateurs, je ne crois pas qu'il soit bien utile que j'ajoute aux explications données à la Chambre, hier, au sujet du projet de loi. Je ne prendrai guère de votre temps pour cela, sauf pour dire en quelques mots que, comme on l'a signalé, il y a environ neuf ans, le pilotage au Canada était plutôt désorganisé et qu'une commission d'enquête a été nommée pour étudier la question. Bien que cette commission n'ait pas terminé son travail, elle a présenté un rapport général suivi de rapports portant sur diverses zones. Le rapport général vise le Canada tout entier. Les autres rapports portent sur la côte du Pacifique, la côte de l'Atlantique et le fleuve Saint-Laurent. L'autre rapport détaillé qui reste à venir portera sur la zone des Grands lacs. Dans les circonstances, nous avons pensé que la Commission nous avait déjà donné assez de détails sur la question pour que nous puissions préparer une mesure législative.

Le bill a été étudié assez longuement à un comité de l'autre endroit et certaines modifications y ont été apportées, ainsi que vous pouvez vous en rendre compte par le texte que vous avez en main.

En résumé, le projet de loi prévoit l'établissement de quatre régions de pilotage: la région de l'Atlantique, qui embrasse les quatre provinces de l'Atlantique, outre une petite partie de la province de Québec, sur la rive nord de la baie des Chaleurs; la région des Laurentides, qui

embrasse le golfe et le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal, à l'écluse de Saint-Lambert; la région centrale, qui embrasse les eaux du Saint-Laurent, en amont de Montréal, et toutes les eaux des Grands lacs et leurs chenaux de communication; enfin, la région du Pacifique, qui embrasse les eaux canadiennes de la province de la Colombie-Britannique.

Ces Administrations auront pour but d'organiser, d'exploiter et d'administrer un service de pilotage efficace et économique dans l'intérêt de la sécurité. Elles seront des corporations propriétaires aux termes de l'annexe D de la Loi sur l'administration financière et, sauf dans la région centrale où il est prévu que le gouverneur en conseil peut décréter que l'Administration de pilotage peut être une filiale de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, elles seront pleinement autorisées à posséder des terrains, des bâtiments, des embarcations, et le reste, nécessaires pour maintenir un service de pilotage. Elles comprendront au moins trois membres, mais pas plus de sept.

Le nouvel aspect principal que comporte ce projet de loi concernant le pilotage est que nous mettons de côté le régime de paiement obligatoire du pilotage, que nous remplaçons par le pilotage obligatoire. Le régime de paiement obligatoire est en vigueur dans la plupart des circonscriptions de pilotage du Canada. Il est prévu par là que, même si un navire n'est pas tenu de prendre un pilote, il doit tout de même acquitter les droits de pilotage. Cette manière de faire remonte à loin et je vous ferai grâce des détails. Toutefois, de façon générale, il s'ensuit que les navires tenus de payer les droits de pilotage retiennent les services d'un pilote.

A la place de cela, nous proposons que les Administrations régionales soient autorisées à désigner certaines eaux comme étant des eaux dans lesquelles le pilotage est obligatoire et que, si elles ne le font pas, le gouverneur en conseil peut le faire à leur place.

Dans ces zones, tous les navires, à moins qu'ils ne soient exemptés, doivent être sous la direction d'un pilote breveté relevant de cette Administration de pilotage ou sous la direction d'un officier du navire qui détient un certificat de pilotage indiquant qu'il a une connaissance suffisante des eaux en question pour y conduire le navire.

Jusqu'à maintenant, dans les quelques zones où nous avions le pilotage obligatoire, les navires exemptés de retenir les services d'un pilote l'étaient à cause de leur pavillon ou de leur commerce. C'est dire que, dans les passages étroits des Grands lacs (autrement dit, sur le Saint-Laurent, en amont de Saint-Régis, à la frontière internationale, dans les rivières Détroit et Sainte-Claire, dans la rivière et dans le canal Sainte-Marie et dans le canal de Welland) le pilotage est obligatoire et les navires

hauturiers doivent prendre un pilote pour franchir ces lieux, tandis que les navires canadiens et américains des Grands lacs n'ont pas à se plier à cette exigence à cause de leur nationalité et de leur commerce, c'est-à-dire la navigation qu'ils font sur les Grands lacs et sur le Saint-Laurent, même aussi en oval que Sept-Îles.

Selon le projet de loi à l'étude, les navires, au lieu d'être exemptés d'après le pavillon et le commerce, le seront seulement si les officiers du navire ont démontré que, par l'obtention d'un certificat de pilotage, ils ont la connaissance suffisante des eaux dans lesquelles ils doivent naviguer. La *Dominion Marine Association*, qui représente les propriétaires de ces navires, s'est opposée à cela. Mais nous sommes d'avis qu'il est plus logique d'exempter les navires d'après la compétence de ceux qui sont sur le pont que d'après le pavillon et le commerce des navires.

On maintiendra le brevet des pilotes qui a été émis aux termes de la Loi sur la marine marchande et, aux termes du règlement, les Administrations de pilotage émettront de nouveaux brevets aux candidats qui se présenteront. Jusqu'à maintenant, dans la plupart des circonscriptions de pilotage, les pilotes se classent plutôt dans la catégorie d'entrepreneurs privés, c'est-à-dire qu'ils ne sont pas des employés de l'Administration de pilotage. En vertu de la législation actuelle, l'Administration de pilotage exerce une certaine autorité sur les pilotes. Elle leur délivre leurs brevets et exerce une certaine autorité sur la façon dont ils s'acquittent de leurs fonctions. Elle s'arrange pour qu'ils soient affectés aux navires d'après le régime du tour de rôle; elle exploite les bateaux-pilotes, perçoit les droits qui leur sont dus et leur remet les sommes qui leur reviennent. En outre, elle est autorisée à établir un règlement soumis à l'approbation du gouverneur en conseil et prévoyant des droits de pilotage. Mais encore une fois, sauf dans certains secteurs peu nombreux des Grands lacs, les pilotes ne sont pas à l'emploi de l'Administration de pilotage, qui exerce une certaine autorité sur eux, mais qui ne les a pas à son service.

En vertu des nouvelles dispositions, l'Administration de pilotage sera autorisée soit à retenir les services des pilotes qui seront ses employés qu'elle pourra affecter aux navires, soit à signer avec une corporation représentant ces pilotes un contrat en vertu duquel seront fournis les services de pilotage et seront formés les apprentis, selon les besoins, dans n'importe quelle région où la majorité des pilotes indiqueront que c'est le régime qu'ils préfèrent.

Des dispositions du projet de loi prévoient la suspension ou l'annulation du brevet d'un pilote qui ne répond pas aux exigences requises et nous prévoyons que la compétence des pilotes fera l'objet d'un examen périodique, tout d'abord pour voir s'ils ont la santé suffisante et, en second lieu, pour nous assurer s'ils sont bien au courant de l'utilisation des appareils de navigation dernier cri, et le reste. Il va sans dire que la même chose s'applique aux détenteurs de certificats de pilotage.

Comme je l'ai dit déjà, les Administrations de pilotage sont autorisées à établir par règlement des zones dans lesquelles le pilotage est obligatoire, de prescrire certaines catégories de brevets et de certificats, la façon dont doivent être conduits les examens, de restreindre le nombre des brevets, et ainsi de suite. Ces règlements sont tous astreints à l'approbation du gouverneur en conseil.

Quand sera établi un taux concernant le pilotage obligatoire ou que seront prescrites les aptitudes que devra

posséder le détenteur d'un brevet ou d'un certificat, il faudra tout d'abord en donner avis dans la *Gazette du Canada*; si quelque objection est présentée, on tiendra une audition. A la suite de cette audition, l'Administration de pilotage peut être tenue de modifier le règlement en cause avant que l'approuve le gouverneur en conseil. C'est la Commission canadienne des transports qui entendra l'affaire dans le cas des taux de pilotage.

Alors que l'Administration de pilotage décidera de la compétence nécessaire en ce qui a trait aux aptitudes et à la connaissance des lieux, le gouverneur en conseil, pour sa part, édictera les règlements indiquant la compétence minimum requise au sujet du certificat de navigation que doit détenir le candidat, par exemple celui de capitaine ou de second, ses états de service en mer, son âge et son état de santé.

En ce moment, dans le cas des Grands lacs, on a un régime de pilotage conjoint relevant du ministère des Transports et du service de garde-côte des États-Unis; ce régime existe en vertu d'un mémoire d'accord intervenu entre le ministre des Transports et le secrétaire des Transports des États-Unis. On veut maintenir ce régime, c'est-à-dire qu'il y aura encore un régime conjoint de pilotage, même si certaines modifications peuvent être apportées à la façon dont il fonctionnera. Mais le bill prévoit qu'un tel régime peut être maintenu.

Monsieur le président, je crois avoir indiqué d'une façon générale ce qu'est l'essentiel du projet de loi. Il y a peut-être certains détails que je devrais mentionner et dont il a été question depuis que le bill a été étudié par un comité de l'autre endroit. La Fédération des armateurs du Canada nous a demandé certains renseignements. Il s'agit de l'organisme qui représente les propriétaires de navires étrangers, des navires qui viennent de l'extérieur fréquenter nos eaux. D'autres armateurs canadiens nous ont aussi demandé des renseignements.

Ceux qui, pour la plupart, recourent aux services de pilotage au Canada se sont dits inquiets au sujet d'un aspect du régime de pilotage actuel applicable aux Grands lacs, savoir que, comme je l'ai déjà dit, dans le réseau des Grands lacs, il y a actuellement des eaux désignées où le pilotage est obligatoire, les chenaux étroits et les rivières et canaux adjacents. Dans les autres eaux des Grands lacs, le pilotage n'est pas obligatoire, mais chaque navire doit avoir à son bord, non pas nécessairement sur le pont ou à la direction du navire, soit un pilote (l'un des pilotes brevetés dont j'ai fait mention), soit un officier du navire ayant démontré une compétence minimum. Il faut certaines connaissances essentielles. Par exemple, il doit démontrer qu'il sait suffisamment l'anglais pour pouvoir communiquer avec nos stations de radio côtières, qu'il est capable d'utiliser le radiotéléphone, qu'il connaît les règles de route pour les Grands lacs, qui sont des règles nautiques spéciales, les règles concernant la direction d'un navire et la navigation, et le reste, qui s'appliquent dans les Grands lacs et qui diffèrent quelque peu des règles internationales, et qu'il est déjà allé dans ces eaux à l'occasion d'un certain nombre de voyages. Nous délivrons à ces personnes appartenant à des navires étrangers un certificat de la catégorie «B». La Fédération des armateurs craint que, par suite d'un amendement adopté au comité de l'autre endroit, nous ne soyons plus autorisés à délivrer de tels certificats. Toutefois, je suis convaincu que, aux termes de l'alinéa *k* du premier paragraphe de l'article 14, il nous sera loisible d'établir un règlement en vertu duquel un navire pourra

être dirigé dans ces eaux libres des Grands lacs selon certaines restrictions, s'il n'a pas un pilote à son bord ou que le détenteur d'un certificat de pilotage n'a pas la direction du navire. L'une de ces conditions peut être que le navire ait dans son personnel quelqu'un ayant la compétence de celui dont j'ai fait mention. J'espère que la Fédération des armateurs du Canada sera rassurée.

En outre, depuis que le projet de loi a été adopté à l'autre endroit, nous avons eu des pourparlers avec les représentants de la *National Association of Canadian Marine Pilots* et de la Fédération des pilotes du Saint-Laurent, les deux organismes qui, oserais-je penser, représentent à eux seuls tous les pilotes du pays. Ils nous ont fait part de leur inquiétude, en particulier au sujet de la possibilité qu'une Administration de pilotage agissant sous les pressions d'autres groupements intéressés omette de déclarer que tel ou tel secteur est une zone où le pilotage est obligatoire ou décide qu'une zone où le pilotage est présentement obligatoire ne le sera plus dorénavant. Ils craignent que cela ne se produise là où cela ne devrait pas se produire, c'est-à-dire qu'une telle décision soit prise à l'encontre de l'intérêt public.

Le ministre a dit et il m'a autorisé à répéter qu'il est convaincu que le gouvernement ne permettrait pas qu'une Administration de pilotage s'incline devant de telles pressions de la part des armateurs ou de quiconque voudrait que ces eaux ne soient pas considérées comme étant des eaux où le pilotage est obligatoire et décide en un sens contraire à l'intérêt public au sujet des zones devant être déclarées ou non des zones où le pilotage est obligatoire.

Nous reconnaissons précisément que la Commission d'enquête n'est pas allée assez loin quand elle a proposé que certaines zones soient déclarées des zones où le pilotage doit être obligatoire. Ainsi, tout le monde, je pense bien, serait d'avis que la baie Chedabouctou est une zone où le pilotage doit être obligatoire, bien que la Commission d'enquête n'ait rien proposé à ce sujet. N'oublions pas que les conditions ont changé depuis qu'elle a fait son étude. De même, elle n'a pas dit qu'un certain secteur du Saint-Laurent, en aval de Québec, devrait être une zone de pilotage obligatoire; mais, encore une fois, les conditions ont changé et il y a maintenant une raffinerie de pétrole à Québec et un important commerce de pétrole se fera à cet endroit. Il s'agit de ces endroits au sujet desquels on peut dire qu'il n'est pas prévisible que l'Administration de pilotage déclare que le pilotage ne saurait être obligatoire dans ces zones.

Une autre chose au sujet de laquelle les organismes de pilotes ont exprimé une certaine inquiétude est que, aux termes de l'alinéa b) du premier paragraphe de l'article 14, l'Administration de pilotage, quand elle prescrit quels navires ou catégories de navires seront assujettis au pilotage obligatoire, peut aller à l'encontre de l'objet général du bill en exemptant des navires ou des catégories de navires qui ne devraient vraiment pas être dispensés du pilotage obligatoire. Encore là, le ministre est disposé à déclarer que le gouvernement ne permettrait tout simplement pas que l'objet de la loi soit contrecarré de cette façon.

Toutefois, il faut bien préciser que cela n'empêchera pas d'accorder une exemption à un bac transbordeur, par exemple, qui assure le service entre Puget Sound et Victoria, en Colombie-Britannique. Ces navires assurent maintenant un service permanent, chaque jour, et il va

de soi que leurs officiers connaissent les eaux en cause et n'ont pas à recourir aux services d'un pilote.

De façon générale, le ministre insiste pour dire qu'on devrait considérer ce projet de loi en fonction des mesures législatives que le gouvernement a récemment adoptées en ce qui a trait à la sécurité de la navigation comme moyen de prévenir la pollution. La Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques et le bill C-2, qui a été adopté le 31 mars comme chapitre 27 des statuts de la session en cours, sont les deux autres mesures législatives qu'il faut rattacher à celle que le gouvernement présente ici sur le plan de la sécurité maritime, dont l'un des principaux objectifs est de prévenir la pollution en prévenant les accidents.

Je crois que c'est tout ce que j'avais à dire, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Macgillivray. Capitaine Latter, avez-vous quelque chose à dire au sujet de ce projet de loi?

Le capitaine Latter, surintendant du pilotage, ministère des Transports: Non, monsieur le président. Je répondrai aux questions qu'on voudra bien poser.

Le président: Monsieur A. Taylor?

M. A. Taylor, président de l'équipe spéciale sur le pilotage: Non, monsieur le président.

Le président: Nous entendrons maintenant les représentants de la *National Association of Pilots*, MM. Raynold Langlois et Alain Lortie.

M. Raynold Langlois, avocat-conseil, National Association of Canadian Marine Pilots: Monsieur le président et honorables sénateurs, je veux signaler que mon collègue, M. Alain Lortie, représente la Fédération des pilotes du Saint-Laurent, mais que tous les pilotes du Canada sont d'un commun accord. Peut-être entendrons-nous deux tons différents, tantôt, mais au fond l'accord existe.

Je dois dire que la dernière déclaration de M. Macgillivray au nom du ministre des Transports constitue un grand soulagement pour les pilotes. S'il m'est permis, je profiterai de l'occasion pour confirmer une chose que le leader du gouvernement au Sénat a dite ce matin, savoir qu'il a organisé la rencontre qui a eu lieu entre le ministre des Transports, M. Lortie et moi-même en vue d'étudier la ligne de conduite du gouvernement au sujet du projet de loi et certains objets du projet de loi qui n'étaient pas explicites, selon nous. Je suis sûr que ce qu'a dit M. Macgillivray à la suite de cette réunion permettra de rassurer ceux que nous représentons.

Le bill tel qu'il a été présenté à l'autre endroit comportait maintes lacunes et, en tant que représentant des pilotes, nous avons fait de nombreuses propositions au comité au sujet d'amendements à y apporter. En fait, de nombreux amendements ont été apportés au projet de loi. Toutefois, nous sommes d'avis que, dans sa forme actuelle, le projet de loi comporte une grave lacune: même s'il s'agit d'une mesure destinée à prévenir la pollution, qu'elle a pour objet d'établir le pilotage obligatoire et que, par conséquent, on peut s'attendre qu'il sera de règle au Canada de voir tous les navires fréquentant les eaux désignées de notre pays obligés de retenir les services d'un pilote, qu'ils seront effectivement astreints au pilotage obligatoire, quand nous considérons l'article permettant d'établir un règlement, l'article 14, qui est probablement le plus important article du projet de loi, nous constatons que le texte tel qu'il est rédigé

comporte une faiblesse. Voici comment est conçu l'alinéa b) du paragraphe (1) de l'article 14:

Une administration peut, avec l'approbation du gouverneur en conseil, établir les règlements généraux nécessaires pour atteindre ses objets notamment, et sans restreindre la portée générale de ce qui précède, des règlements généraux

b) prescrivant les navires ou catégories de navires assujettis au pilotage obligatoire.

Si je comprends bien ce qui est écrit là, les navires devant être assujettis au pilotage obligatoire doivent être nommés ou précisés. La règle générale est donc que les navires seront exempts du pilotage, à moins qu'ils ne soient expressément désignés. C'est comme si l'on établissait une limite de vitesse sur la grand-route et qu'on dise ensuite quelles voitures devront l'observer, plutôt que de procéder à l'inverse en disant que les ambulances et les voitures des services d'incendies ne seront pas assujettis à cette limite de vitesse. D'ordinaire, on énumère les exceptions, non pas la règle générale. D'après les pilotes, il faudrait que les Administrations considèrent que, aux yeux de la législature, le sens de cette disposition signifie que les exemptions sont aussi larges que possible.

Quand M. Macgillivray dit que les exemptions seront accordées d'après la compétence de la personne qui prend la direction du navire, il parle évidemment de la délivrance de certificats de pilotage plutôt que des brevets de pilote. Je répondrai que l'alinéa b) du premier paragraphe de l'article 14 ne stipule rien, qu'il ne dit rien des qualités de la personne qui se trouve sur le pont. Sous une forme beaucoup plus large, si je puis dire, nous revenons à l'ancien régime d'exemption tellement critiqué qui était prévu en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, d'après lequel les navires étaient exemptés en tenant compte de leur classe ou de leur grosseur, mais non en tenant compte de la compétence de celui qui avait effectivement la direction du navire.

Il est malheureux que ce projet de loi ne dise pas dans quel cas un navire sera exempté. Si nous voulons exempter les bacs transbordeurs, les navires de guerre, comme cela se fait toujours, les vaisseaux hôpitaux, les bâtiments de pêche canadiens de même que les petites embarcations canadiennes inscrites, pourquoi ne pas l'avoir dit en des termes comme ceux qu'on trouve à l'article 346 de la Loi sur la marine marchande du Canada plutôt que de s'en tenir à un énoncé général comme celui-ci?

Ce qui inquiète aussi les pilotes, c'est que, l'alinéa b) du premier paragraphe de l'article 14 étant d'une portée très large, dès l'alinéa suivant, l'alinéa c), on accorde un autre très vaste pouvoir de dispenser du pilotage obligatoire. Le bill ne fait aucune distinction entre une exemption et une dispense. Certains témoins du ministère des Transports expliqueront peut-être que la dispense visera un vaisseau en particulier, qu'elle sera accordée dans certaines circonstances spéciales et pour une courte période de temps. Mais les pilotes ne comprennent pas que, si c'est cela qu'on veut, si l'on veut que la dispense doit être accordée à certains navires dans des circonstances spéciales et pour une période de temps limitée, pourquoi cela n'est pas dit expressément dans l'alinéa c) du paragraphe (1) de l'article 14.

Selon nous, l'autre grande lacune que comporte le projet de loi concerne les zones où, en vertu de la législation actuelle, il faut acquitter obligatoirement les droits de pilotage. Qu'advient-il de ces zones une fois adop-

tée la mesure législative à l'étude? A l'autre endroit, nous avons proposé que le paragraphe (4) de l'article 15 soit modifié.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, sauf erreur, le ministre attend les pilotes.

Le président: Nous allons suspendre la séance pendant dix minutes au cours desquelles les pilotes pourront rencontrer le ministre.

(Brève suspension de la séance)

Le président: Monsieur Raynold Langlois, veuillez continuer.

M. Langlois: Je veux remercier les membres du Comité de nous avoir permis, grâce à cette interruption, de nous entretenir avec le ministre des Transports. Avant cela, j'étais sur le point de terminer mes remarques. Nous avons signalé que le paragraphe (4) de l'article 15 comportait une lacune au sujet du maintien des brevets actuels et des circonscriptions de pilotage.

D'autres points ont été mentionnés; mais, étant donné les assurances que nous a maintenant données le ministre et la ligne de conduite que M. Macgillivray a énoncée au nom du ministre, nous admettons qu'il s'agit d'une loi dont l'adoption s'impose au plus haut point et que, vu l'horaire des travaux du Parlement, il importe que le projet de loi soit adopté dès maintenant, malgré certaines imperfections qui peuvent être corrigées à une date ultérieure. Étant donné les circonstances actuelles, les pilotes sont donc d'avis que ce projet de loi constitue une bonne mesure législative.

Le président: Merci. Monsieur Lortie a-t-il quelque chose à dire?

M. Alain Lortie, au nom de la Fédération des pilotes du Saint-Laurent: Je n'ai pas grand-chose à ajouter. J'appuie ce qu'a dit M. Langlois. Moi aussi, je tiens, au nom de la Fédération, à vous remercier d'avoir suspendu la séance pendant quelques instants, de même que l'honorable sénateur Martin d'avoir fait en sorte qu'ait lieu cette réunion.

Le sénateur Martin: Ce sont les membres du Comité qui ont fait cela, pas moi.

M. Lortie: Nous avons été heureux de rencontrer le ministre et d'apprécier sa franchise et son ouverture d'esprit. Nous avons témoigné ici, cet après-midi, dans le même esprit. Nous ne nous opposons pas à cette mesure législative. Nous voulons que cela soit bien clair. Toutefois, nous croyons que le projet de loi, comme toute autre mesure législative, pourrait être l'objet de certaines améliorations et c'est dans cet esprit que nous formulons nos remarques. Nous comprenons que le gouvernement doit tenir compte d'un certain horaire. Nous voulons dire que nous appuyons le projet de loi, mais que nous avons l'intention d'en surveiller l'application et, si possible, de voir à ce que cette mesure soit améliorée plus tard. Merci, messieurs.

Le président: Nous entendrons maintenant le capitaine Phillip Hurcomb, de la *Dominion Marine Association*.

Le capitaine Phillip Hurcomb, Dominion Marine Association: Merci, monsieur le président. Je ne dirai qu'un mot. Je voulais simplement fournir au Comité des détails indiquant qu'il n'est pas nécessaire ni obligatoire d'adopter les modifications qu'ont proposées les pilotes. La situation est maintenant changée. Je crois qu'ils n'insistent plus au sujet de ces modifications et je n'ai donc pas à les réfuter. Pour leur part, les armateurs trouvent que le projet de loi leur impose un fardeau financier et d'autres obligations. Cela est malheureux, mais telle est bien la

situation. Il faudra bien en prendre notre parti de quelque façon. J'aimerais savoir quelles assurances le ministre a données à nos amis. Quand à nous, il ne nous a donné aucune assurance ni réconfort d'aucune sorte.

Le sénateur Martin: Quelle sorte d'assurances voudriez-vous avoir?

Le capitaine Hurcomb: J'espère que les assurances accordées aux pilotes ne sont pas des assurances confirmées. Je ne sais pas ce dont il s'agit, mais je ne fais évidemment que plaisanter. Cependant, je vous remercie de nous avoir donné l'occasion de nous présenter ici. Nous allons tâcher d'assurer la bonne application de la mesure législative.

Le président: Nous allons maintenant entendre M. Jean Brisset, C.R., représentant la Chambre canadienne des armateurs et la Fédération des armateurs du Canada.

M. Jean Brisset, C.R., de la Fédération des armateurs du Canada et de la Chambre canadienne des armateurs: Monsieur le président et honorables sénateurs, ainsi que l'a signalé M. Macgillivray, les associations que je représente ici comprennent celles qui recourent aux services des pilotes surtout dans les eaux canadiennes. La mesure législative ici en cause les intéresse donc beaucoup.

Ces associations ont appuyé le texte original de la mesure législative qui a été présenté à l'autre endroit. Elles l'ont appuyé parce qu'il tenait compte des deux principaux objectifs sur lesquels toutes les parties en cause s'entendaient, savoir la décentralisation des pouvoirs que proposait la Commission royale d'enquête sur le pilotage et la souplesse pouvant s'exercer au palier régional. Certaines modifications adoptées à l'autre Chambre ont eu pour effet de réduire dans une certaine mesure cette souplesse, mais nous sommes aussi disposés à accepter la situation telle qu'elle se présente.

Toutefois, une modification adoptée à l'autre endroit nous cause beaucoup d'inquiétude; il s'agit des exigences concernant le pilotage dans les eaux libres des Grands lacs.

M. Macgillivray a expliqué que les eaux des Grands lacs sont de deux sortes: celles qu'on appelle les «eaux désignées», où le pilotage est obligatoire, et les eaux libres des Grands lacs. Quand, en 1961, le pilotage a été adopté pour les Grands lacs, le gouvernement n'a pas songé à le rendre obligatoire.

Je me rappelle avoir comparu devant un comité, il y a dix ans, alors que le brigadier Booth, qui était alors

sous-ministre adjoint, a expliqué les négociations qui avaient eu lieu avec le gouvernement américain en vue de lui faire accepter que le Canada délivre aux officiers des navires étrangers ce qu'on appelait un certificat de la catégorie «B» qui les exemptait de recourir aux services d'un pilote dans les eaux libres des Grands lacs, du moment que le détenteur de ce certificat avait une certaine compétence minimum. Le gouvernement des États-Unis ne voulait pas délivrer de tels certificats, mais il acceptait que le Canada le fasse et il les reconnaissait. Les certificats étaient délivrés aux officiers des navires étrangers, quoiqu'ils ne fussent pas citoyens canadiens ni immigrants reçus tel que le prévoit le premier paragraphe de l'article 15. La délivrance des certificats est restreinte aux citoyens canadiens et aux immigrants reçus.

M. Macgillivray a dit aujourd'hui que, aux termes de l'alinéa k) du paragraphe (1) de l'article 14, le gouvernement ou l'Administration de pilotage peut adopter un règlement autorisant les officiers des navires étrangers à satisfaire aux exigences minimums concernant la direction d'un navire dans les eaux non désignées des Grands lacs. Mais ne sommes pas assurés si ces navigateurs recevront un certificat ou auront tout simplement la permission du Canada de conduire un navire. Si aucun certificat n'est délivré, est-ce que le Canada pourra autoriser ces marins à naviguer dans les eaux américaines? Passe pour les eaux canadiennes. Nous n'avons aucun doute à ce sujet, étant donné ce qui a été dit. Mais le gouvernement américain ou le service de garde-côtes des États-Unis vont-ils reconnaître le geste du Canada en adoptant un règlement permettant à ces officiers de naviguer dans les eaux libres des Grands lacs? Peut-être au moment opportun pourriez-vous soulever cette question auprès de M. Macgillivray. J'en fais respectueusement la proposition.

Honorables sénateurs, je termine mes remarques. Encore une fois, dès le début, nous avons considéré qu'il s'agissait d'une bonne mesure législative. Même si certaines modifications y ont été apportées, nous considérons encore qu'elle est bonne et qu'elle améliorera la situation actuelle.

Le président: Merci, monsieur Brisset. D'autres témoins doivent-ils être entendus avant que je demande au Comité de se prononcer? Des membres du Comité ont-ils d'autres questions à poser aux témoins?

Propose-t-on que rapport soit fait du bill sans amendement?

Des voix: Entendu!

La séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada, Ottawa, Canada.

«Loi modifiant la Loi sur les Postes»

RAPPORT DU COMITÉ

(Témoins: Voir le procès-verbal)

sementaire ajoutée, a expliqué les négociations qui avaient eu lieu avec le gouvernement américain en vue de lui faire accepter que le Canada délègue aux officiers des navires étrangers ce qu'on appelait un certificat de la sécurité. Il est allé jusqu'à dire que le Canada avait eu deux pleins dans les eaux littorales de Grande Terre au moment que le bateau de ce certificat avait été remis. Le gouvernement américain a dit que le certificat de la sécurité n'est pas délivré de fait, mais qu'il est recommandé. Les certificats de sécurité sont délivrés aux officiers des navires étrangers, mais ils ne sont pas délivrés de fait, mais qu'il est recommandé. Les certificats de sécurité sont délivrés aux officiers des navires étrangers, mais ils ne sont pas délivrés de fait, mais qu'il est recommandé.

M. Macdonald a dit qu'il n'y a pas de problème de sécurité en ce qui concerne le Canada. Il a dit que le Canada a une sécurité de fait, mais qu'il est recommandé. Les certificats de sécurité sont délivrés aux officiers des navires étrangers, mais ils ne sont pas délivrés de fait, mais qu'il est recommandé.

Le président a dit qu'il n'y a pas de problème de sécurité en ce qui concerne le Canada. Il a dit que le Canada a une sécurité de fait, mais qu'il est recommandé. Les certificats de sécurité sont délivrés aux officiers des navires étrangers, mais ils ne sont pas délivrés de fait, mais qu'il est recommandé.

Le président a dit qu'il n'y a pas de problème de sécurité en ce qui concerne le Canada. Il a dit que le Canada a une sécurité de fait, mais qu'il est recommandé. Les certificats de sécurité sont délivrés aux officiers des navires étrangers, mais ils ne sont pas délivrés de fait, mais qu'il est recommandé.

Il faut bien en prendre conscience. Les certificats de sécurité sont délivrés aux officiers des navires étrangers, mais ils ne sont pas délivrés de fait, mais qu'il est recommandé.

Le secrétaire Martin a dit que le Canada a une sécurité de fait, mais qu'il est recommandé. Les certificats de sécurité sont délivrés aux officiers des navires étrangers, mais ils ne sont pas délivrés de fait, mais qu'il est recommandé.

Le capitaine Harcourt a dit que le Canada a une sécurité de fait, mais qu'il est recommandé. Les certificats de sécurité sont délivrés aux officiers des navires étrangers, mais ils ne sont pas délivrés de fait, mais qu'il est recommandé.

Le capitaine Harcourt a dit que le Canada a une sécurité de fait, mais qu'il est recommandé. Les certificats de sécurité sont délivrés aux officiers des navires étrangers, mais ils ne sont pas délivrés de fait, mais qu'il est recommandé.

Le capitaine Harcourt a dit que le Canada a une sécurité de fait, mais qu'il est recommandé. Les certificats de sécurité sont délivrés aux officiers des navires étrangers, mais ils ne sont pas délivrés de fait, mais qu'il est recommandé.

Le capitaine Harcourt a dit que le Canada a une sécurité de fait, mais qu'il est recommandé. Les certificats de sécurité sont délivrés aux officiers des navires étrangers, mais ils ne sont pas délivrés de fait, mais qu'il est recommandé.

Le capitaine Harcourt a dit que le Canada a une sécurité de fait, mais qu'il est recommandé. Les certificats de sécurité sont délivrés aux officiers des navires étrangers, mais ils ne sont pas délivrés de fait, mais qu'il est recommandé.

Le capitaine Harcourt a dit que le Canada a une sécurité de fait, mais qu'il est recommandé. Les certificats de sécurité sont délivrés aux officiers des navires étrangers, mais ils ne sont pas délivrés de fait, mais qu'il est recommandé.

Le capitaine Harcourt a dit que le Canada a une sécurité de fait, mais qu'il est recommandé. Les certificats de sécurité sont délivrés aux officiers des navires étrangers, mais ils ne sont pas délivrés de fait, mais qu'il est recommandé.

Le capitaine Harcourt a dit que le Canada a une sécurité de fait, mais qu'il est recommandé. Les certificats de sécurité sont délivrés aux officiers des navires étrangers, mais ils ne sont pas délivrés de fait, mais qu'il est recommandé.

Le capitaine Harcourt a dit que le Canada a une sécurité de fait, mais qu'il est recommandé. Les certificats de sécurité sont délivrés aux officiers des navires étrangers, mais ils ne sont pas délivrés de fait, mais qu'il est recommandé.

Le capitaine Harcourt a dit que le Canada a une sécurité de fait, mais qu'il est recommandé. Les certificats de sécurité sont délivrés aux officiers des navires étrangers, mais ils ne sont pas délivrés de fait, mais qu'il est recommandé.

Le capitaine Harcourt a dit que le Canada a une sécurité de fait, mais qu'il est recommandé. Les certificats de sécurité sont délivrés aux officiers des navires étrangers, mais ils ne sont pas délivrés de fait, mais qu'il est recommandé.

Le capitaine Harcourt a dit que le Canada a une sécurité de fait, mais qu'il est recommandé. Les certificats de sécurité sont délivrés aux officiers des navires étrangers, mais ils ne sont pas délivrés de fait, mais qu'il est recommandé.



TROISIÈME SESSION DE LA VINGT-HUITIÈME LÉGISLATURE

1970-1971

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. CAMPBELL HAIG

N° 9

SÉANCE DU MERCREDI 23 JUIN 1971

Seule et unique séance sur le **Bill C-240,**

intitulé:

«Loi modifiant la Loi sur les Postes»

RAPPORT DU COMITÉ

(Témoins: Voir le procès-verbal)



LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Le président: L'honorable J. Campbell Haig

Les honorables sénateurs:

Argue	*Martin
Blois	McElman
Bourget	McGrand
Burchill	Michaud
Connolly (<i>Halifax- Nord</i>)	Molson
Denis	O'Leary
*Flynn	Petten
Fournier (<i>Madawaska- Restigouche</i>)	Prowse
Haig	Rattenbury
Hayden	Robichaud
Isnor	Smith
Kinnear	Sparrow
Langlois	Welch—(26).
Macdonald (<i>Cap- Breton</i>)	

Membres d'office: MM. Flynn et Martin

(Quorum 7)

N. 9

SEANCE DU MERCREDI 23 JUIN 1971

Seule et unique séance sur le Bill C-240.

intitulé:

«Loi modifiant la Loi sur les Postes»

RAPPORT DU COMITÉ

(Témoins: Voir le procès-verbal)

Extrait des procès-verbaux du Sénat, le 23 juin 1971:

Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Denis, C.P., appuyé par l'honorable sénateur Gélinas, tendant à la deuxième lecture du Bill C-240, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur les Postes».

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

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Denis, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Bourque, que le bill soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,
Robert Fortier.

Le mercredi 23 juin 1971
(3)

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 4 heures de l'après-midi pour étudier le bill C-240, intitulé «Loi modifiant la Loi sur les Postes».

Présents: Les sénateurs Hugh (président), Angus, Bois, Burchill, Denis, Kincaid, McLeod et Smith. (8)

Présents mais ne faisant pas partie du Comité: Le sénateur Cameron.

Aussi présents: M. E. Russell Hopkins, légiste et conseiller parlementaire; M. Pierre Godbout, légiste et conseiller parlementaire adjoint.

Sur une motion du sénateur Bois, il est décidé de faire imprimer 500 exemplaires en anglais et 500 exemplaires en français des débats du Comité.

Les témoins suivants sont entendus:

MINISTRE DES POSTES

M. F. Pagan, directeur, direction des faits et de la classification;
M. Arthur Boyhner, directeur des finances et de l'administration;
M. R. D. Myers, directeur, direction du service et des normes.

Après discussion et sur proposition, il est décidé de faire rapport du bill sans amendement.

A 4 h 50 de l'après-midi, la séance est levée jusqu'à la nouvelle convocation du président.

Copie conforme:

Le greffier du Comité,
Anne Pritchard.

Procès-verbal

Ordre de renvoi

Le mercredi 23 juin 1971

(9)

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 4 heures de l'après-midi pour étudier le bill C-240, intitulé «Loi modifiant la Loi sur les Postes.»

Présents: Les sénateurs Haig (président), Argue, Blois, Burchill, Denis, Kinnear, McGrand et Smith. (8)

Présents mais ne faisant pas partie du Comité: Le sénateur Cameron.

Aussi présents: M. E. Russell Hopkins, légiste et conseiller parlementaire; M. Pierre Godbout, légiste et conseiller parlementaire adjoint.

Sur une motion du sénateur Blois, il est décidé de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français des délibérations du Comité.

Les témoins suivants sont entendus:

MINISTÈRE DES POSTES:

- M. F. Pageau, directeur, direction des tarifs et de la classification;
- M. Arthur Boughner, directeur des finances et de l'administration;
- M. R. D. Myers, directeur, direction du service et des normes.

Après discussion et sur proposition, il est décidé de faire rapport du bill sans amendement.

A 4 h 50 de l'après-midi, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

Copie conforme:

*Le greffier du Comité,
Aline Pritchard.*

Texte des procès-verbaux du Comité sénatorial permanent des transports et des communications

Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Denis, C.P., appuyée par l'honorable sénateur Gélinas, tendant à la deuxième lecture du Bill C-240, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur les Postes.»

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée. Le bill est ainsi transmis à la deuxième lecture. L'honorable sénateur Denis, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Bourque, que le bill soit débattu au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.
Le greffier du Sénat:
Robert Torkler
Prowse
Rattenbury
Rudichaud
Smith
Sparrow
Wach—(28).

Comité sénatorial permanent des transports

et des communications

Témoignages

Ottawa, le mercredi 23 juin 1971.

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 4 heures de l'après-midi sous la présidence du sénateur J. Campbell Haig, pour étudier le bill C-240 visant à modifier la Loi sur les postes.

Le président: Nous avons parmi nous aujourd'hui, M. F. Pageau, directeur, direction des tarifs et de la classification, M. Arthur C. Boughner, directeur général des finances et de l'administration, et M. R. D. Myers, directeur, direction du service et des normes, appartenant tous les trois au ministère des Postes.

Je demande à M. Pageau de nous expliquer le bill.

M. F. Pageau, directeur, direction des tarifs et de la classification, ministère des Postes: Merci, monsieur le président. Honorables sénateurs, je vais vous expliquer brièvement les modifications proposées dans le bill C-240. Le but du bill est essentiellement double: premièrement assurer au ministère des Postes des revenus suffisants pour procéder aux changements nécessaires si l'on veut procurer à la société canadienne le service auquel elle a droit; et deuxièmement, autoriser dans la direction et l'administration, les changements entraînés par le programme de décentralisation actuellement en cours au ministère des Postes. Il s'agit de faire en sorte que les décisions soient prises là où elles doivent être appliquées. C'est la raison de la délégation de pouvoirs que le ministre des Postes doit faire aux directeurs généraux régionaux et aux directeurs de districts, qui ont à régler les problèmes de chaque jour. Ce pouvoir demandé par le ministre des Postes est exactement le même que celui que l'on trouve dans d'autres lois du Parlement.

En définitive, nous demandons l'autorisation de faire passer le tarif du courrier de la première classe, de 6 cents à 7 cents à compter du 1^{er} juillet, et à 8 cents à partir du 1^{er} janvier prochain. Nous adoptons aussi un nouveau système concernant le poids du courrier, système qui, en fait, est plus avantageux que le système actuel. Nous faisons maintenant payer pour chaque once, mais les frais du ministère des Postes n'augmentent pas en proportion du poids, c'est pourquoi nous adoptons la manière de voir des autres pays et, en conséquence, l'expéditeur d'un article de plus de sept onces, paiera moins qu'il ne paye actuellement.

Nous demandons que le ministre des Postes soit autorisé à établir des tarifs de port pour le courrier de la première classe pesant plus d'une livre. La raison en est qu'étant donné que nous payons pour chaque once transportée par air, par mille de distance, il n'est pas juste de demander à l'expéditeur d'un article de 10 livres d'Ottawa à Toronto, par exemple, le même montant que pour un envoi de Montréal à Vancouver. Cette anomalie de nos tarifs nous fait perdre des affaires avantageuses dont profitent des entrepreneurs privés qui offrent leurs servi-

ces à notre détriment. C'est pourquoi nous essayons d'accroître notre part du marché et de retrouver ce que la concurrence privée nous a fait perdre.

Un autre point concerne les livres pour aveugles. La loi ne parle que de livres et ce que nous faisons ici est conforme à la pratique de l'Union postale universelle. Nous demandons donc la confirmation de ce que nous faisons déjà, de ce qui est obligatoire dans le service postal international, c'est-à-dire des mesures spéciales dans le monde entier en faveur du courrier expédié par les aveugles.

Un autre point important est qu'à compter du 1^{er} juillet, les législateurs, députés et sénateurs, auront le droit, partout où ils seront, d'envoyer leur courrier officiel sans l'affranchir, qu'ils soient chez eux, ou que le courrier leur soit envoyé chez eux. C'est un changement important.

Le bill prévoit de plus qu'à l'avenir les ministères du gouvernement devront payer pour utiliser les services de la Poste, exactement comme nos meilleurs clients, en vertu d'arrangements qui seront fixés plus tard.

Il y a un autre changement, et ce n'est peut-être au fond qu'une question technique. Il s'agit de l'ouverture du courrier par la Douane. Le ministère du Revenu national va diminuer le nombre des ports d'entrée, et actuellement un envoi de la première classe arrivant par courrier international ne peut être ouvert que par le destinataire. Si le destinataire réside très loin du port des Douanes, il peut autoriser par écrit les Douanes à ouvrir l'envoi, plutôt que d'avoir à se déplacer pour le faire.

Tels sont en résumé les objectifs du bill.

Le président: Monsieur Boughner?

M. Arthur Boughner, directeur général des finances et de l'administration, ministère des Postes: Monsieur le président, honorables sénateurs, M. Pageau a bien résumé les objectifs du bill C-240 et je ne vois rien à ajouter à ce qu'il a dit, mais je répondrai volontiers s'il y a des questions.

Le sénateur Burchill: Quel a été le déficit du ministère des Postes, l'année dernière?

M. Boughner: Le déficit de l'année dernière a été de \$120,000,000. C'est le montant qu'on avait prévu pour 1970-1971.

Le sénateur Burchill: Quelles sont les prévisions avec le nouveau tarif?

M. Boughner: Pour 1971-1972 nous en sommes à \$38,000,000 ce qui doit nous permettre de prévoir un déficit approchant de \$70,000,000.

Le sénateur Burchill: Vous espérez diminuer le déficit de moitié?

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

Puis-je faire rapport du bill sans amendement, ou voulez-vous que nous l'examinions article par article?

Le sénateur Smith: Je crois que le sénateur Cameron veut poser une question.

Le sénateur Cameron: Je vais être très sévère pour le service postal des deux ou trois dernières années. Tout en reconnaissant qu'il y eut quelques progrès au cours des dix derniers mois à peu près, le service laisse encore beaucoup à désirer.

Je commence par signaler que je peux comprendre que les prix sont en hausse constante, mais lorsque le sénateur Denis a présenté le bill au Sénat, il a parlé des sociétés hydroélectriques et d'autres grosses affaires qui passent le coût au client. Je dirige une entreprise dont le chiffre d'affaires n'atteint pas \$2,000,000 par année, et la dernière augmentation des tarifs postaux nous a coûté \$6,000. L'augmentation d'un cent en juillet va nous coûter \$7,000 de plus, et le cent du 1^{er} janvier va ajouter encore \$7,000 à nos frais. Une augmentation de \$20,000 en deux ans est importante pour une affaire comme la nôtre. Je reconnais qu'il vous faut plus de revenus, mais la charge est lourde pour les sociétés relativement petites, considérées à part des grosses sociétés dont a parlé le sénateur Denis.

Et d'un autre côté, vous accordez au Reader's Digest et à Time, des avantages qui ont atteint près de \$2,000,000 l'année dernière. Pour moi, c'est insensé. Que pouvez-vous répondre?

M. Pageau: Comparaison n'est pas raison, et c'est vrai à propos de ces augmentations soudaines d'un cent et de deux cents. Toutefois si l'on ne perd pas de vue l'importance du redressement des salaires que nous avons dû faire à la suite des conclusions d'une commission royale sur les conditions de travail, la nécessité de moderniser notre équipement et de prévoir l'avenir, et que l'on compare la hausse des tarifs postaux à l'indice général de hausse de tout le reste, notre tarif est encore relativement plus bas qu'il ne l'était en 1955 et 1956. Comme l'a fait remarquer, je crois, le sénateur Denis, nos tarifs sont bien moins élevés qu'ils ne le sont, par exemple, aux États-Unis, en Australie, en Allemagne et en France. Nous devons payer davantage pour les transports, pour l'équipement et surtout pour les salaires. Pour faire face aux besoins de l'avenir nous devons nous mécaniser et nous moderniser. A ce propos, il y a l'introduction du code postal qui aidera à diminuer les frais, et il ne faut pas l'oublier quand on juge les \$75,000,000 demandés en vue de la mécanisation.

Ce que vous avez dit des frais occasionnés aux petites entreprises est vrai, mais comparés à leurs autres frais, les frais de poste sont moindres. Si l'on parle de pourcentage partant de très bas, oui, l'augmentation semble très forte. Lorsqu'on fait monter d'un cent un tarif de cinq ou six cents, le pourcentage est important. Je crois que le Ministre a dit au Sénat que 80 p. 100 des utilisateurs étaient des hommes d'affaires, et il faut choisir: ou bien faire payer le monde des affaires ou l'industrie pour les services qu'ils utilisent, ou bien recourir aux impôts. C'est le choix que le Ministre doit faire a-t-il dit.

Le sénateur Cameron: Je ne me plains pas trop des frais entraînés par la hausse. Je reconnais que, dans une certaine mesure, elle est inévitable. Mais on a fait beaucoup de bruit au cours des deux derniers mois au sujet

de la distribution rapide, faite le lendemain, du courrier mis dans les boîtes bleues. Ça a marché dans quelques cas, mais le fonctionnement est encore loin d'être parfait. Lundi matin, j'ai posté une lettre importante à Vancouver, de façon qu'elle profite de la levée effectuée entre 10 et 11 h., en vue de la distribution à Toronto. Elle n'est pas encore arrivée. Ces choses-là peuvent se produire. Comme la sénatrice Kinnear l'a fait remarquer au Sénat, il peut y avoir des excuses! le mauvais temps, ou quelque chose de semblable, mais en ce qui concerne ma lettre, ce n'est pas le cas. Il peut y avoir d'autres raisons.

Le président: La lettre a probablement voyagé par Air Canada!

Le sénateur Cameron: Je ne peux m'empêcher de dire que la baisse de qualité du service postal au cours des trois dernières années est une honte. Vous avez beaucoup à faire pour l'améliorer. Le moral est bas. Tout Canadien intelligent se sent insulté lorsqu'il entend des gens comme M. Houle parler au nom du personnel des Postes; heureusement qu'il n'a pas été réélu. Il a dit: «Ce qui nous intéresse ce n'est pas d'obtenir un meilleur service, c'est d'obtenir le plus d'argent possible.» Si c'est l'attitude de vos employés c'est de mauvais augure pour le genre de service auquel nous pouvons nous attendre.

M. Pageau: La même question que la vôtre a été soulevée au Comité des transports de la Chambre. Je crois que le sous-ministre des Postes, M. Mackay, a dit alors que cette distribution garantie du courrier est un effort sincère du ministre des Postes. Il n'est plus possible désormais que les Postes trient 75 p. 100 du courrier entre 5 et 9 heures et l'expédient à temps pour arriver à destination le lendemain matin, et là, être trié, distribué aux bureaux de poste et remis aux facteurs. Le nouveau système de distribution est en cours d'installation. On commence par une ville, et on finira ainsi par relier toutes les villes. Cela entraîne le changement de toutes les méthodes de triage, d'étiquetage et de la rotation du personnel. Il y aura un personnel plus nombreux à travailler le jour, plutôt que le soir. C'est une question de relations industrielles. Notre intention est d'étendre le service à toutes les villes principales en deux ans, et d'arriver à y inclure les secteurs qui les avoisinent.

Pour la première fois, tous nos efforts et nos dispositions sont centrés sur la distribution du courrier au moment que nous avons fixé. Nous ne nous contentons pas de dire que le courrier «pourrait» être livré au moment annoncé. Si le volume du courrier le permet, il est possible qu'il y ait plus que le courrier garanti qui sera livré au moment fixé.

Le sénateur Cameron: Pensez-vous que nous ayons quelque raison d'espérer qu'il y aura une amélioration?

M. Pageau: Nous avons mis en place un contrôle de la qualité. Nous vérifions si le courrier est expédié et si le bureau de destination reçoit la livraison. C'est la première fois que ce système est introduit et nous ne réussissons pas à 90 p. 100 dès le début. Nous avons du personnel au point de départ contrôlant si nos promesses au public sont tenues. Je crois que nous tenons nos promesses et nous continuons de faire d'énormes efforts. Toute l'administration est décidée à améliorer le service, non seulement du courrier de la première classe, mais tout le service.

Le sénateur Denis: A-t-on mis le service à l'épreuve?

M. Pageau: Lorsque le service a été introduit à Toronto, la Presse canadienne a décidé de mettre le ministère des Postes à l'épreuve. Ils ont envoyé 12 lettres de différentes parties du pays: onze sont arrivées à temps. Il y a eu une explication pour le retard de la douzième. Plusieurs des utilisateurs de nos services ont fait des expériences en accord avec nous.

Le sénateur Smith: Les témoins reconnaissent que nous avons des exemples d'un service le pire qui soit. Mais nous avons aussi des exemples de très bon service, presque incroyablement bon. Pour votre satisfaction, et sans autre raison spéciale, je vais vous faire part d'une expérience. J'habite dans une petite ville de la Nouvelle-Écosse, à 100 milles au sud d'Halifax. Le receveur du bureau de poste m'a appelé lorsque j'allais chercher mon courrier et m'a montré deux paquets de lettres venant de Montréal, dont le cachet indiquait qu'ils étaient partis à 1 h. du matin. Les lettres étaient mises dans les cases postales à 9 h. du matin le même jour. Il m'a dit que ce n'était pas exceptionnel. Il parlait du service de camions le long de la côte sud de la Nouvelle-Écosse, qui a révolutionné tout le service. Lorsque ma femme poste une lettre chez moi dans la soirée, je la reçois ici à 9 h. Je reçois mes journaux d'Halifax vers 4 ou 5h. tous les jours.

Je pourrais vous citer beaucoup d'expériences heureuses. J'en ai de mauvaises aussi, mais le sénateur Cameron s'est chargé de présenter ce point de vue. J'ai bon espoir que le service va s'améliorer et être plus régulier. Mais il faudra toujours compter avec le brouillard quand on utilise les avions.

M. Pageau: Le directeur du service et des normes est ici avec nous. Il peut témoigner du fait que toute l'administration du service des Postes, ici à Ottawa et ailleurs, concentre tous ses efforts au rétablissement de la confiance que nous avons perdue. Il nous faut rétablir la crédibilité du ministère des Postes.

Le sénateur Cameron: Avant les trois dernières années, je recevais à Ottawa, avant midi, mon courrier posté la veille à 5 h. de l'après-midi, par mon bureau de l'Ouest. Mais depuis, et jusqu'à tout récemment, le courrier mettait de quatre à cinq jours pour arriver, et le mois dernier, une lettre envoyée de la rue Elgin par le ministre de la Défense nationale a mis huit jours pour me parvenir. Sans aucun doute quelque chose a mal fonctionné. Votre service des boîtes bleues est un vrai progrès, mais vous avez encore beaucoup de chemin à faire.

M. Boughner: Nous reconnaissons que vous avez parfaitement raison. Au ministère des Postes, nous estimons que le courrier garanti était un pas dans la bonne direction. Nous procédons à des contrôles pour nous assurer de la qualité du système, et pour faire en sorte d'arriver à un niveau de service que le public puisse accepter.

La sénatrice Kinneer: C'est très joli de parler du bon service entre les villes sur la grande ligne Halifax-Vancouver. Mais qu'en est-il de ceux qui sont en dehors de la grande ligne, par exemple dans un secteur industriel important comme celui de Niagara, très peuplé, avec de nombreuses petites villes moins importantes? Le courrier a là beaucoup de retard. Il faut de 3 à 4 jours à mon courrier pour aller d'ici à Port-Colborne, chez moi. Il n'a pourtant qu'à s'arrêter une fois, à Toronto.

Lorsque des représentants du ministère des Postes sont venus témoigner devant un autre comité, j'ai posé la même question. Ils ont répondu que la cause du retard était à Toronto, en raison des locaux de travail trop petits et encombrés. Une situation semblable ne peut être tolérée indéfiniment: il faut qu'on arrive à avoir les locaux suffisants pour le volume de courrier à trier. A-t-on fait quelque chose dans ce sens?

M. Myers, directeur, Direction du service et des normes, ministère des Postes: Nous y travaillons très sérieusement en ce moment! Nous sommes en train de mettre au point un système entièrement nouveau de triage, et des bâtiments et de l'équipement mécanisé pour Toronto y sont compris. Presque tout devrait être en place pour 1974.

La sénatrice Kinneer: C'est une attente trop longue pour un secteur très actif.

M. Myers: Entre-temps, ces places en dehors des chemins battus, si je peux m'exprimer ainsi...

La sénatrice Kinneer: A notre avis, c'est Ottawa qui est en dehors des chemins battus.

M. Myers: Nous nous occuperons très bientôt de ce programme.

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

La sénatrice Kinneer: J'aimerais bien qu'il finisse, si vous voulez bien.

Le sénateur Denis: Cela voudrait dire, dans le cas du service de courrier garanti, qu'une bonne partie du courrier serait triée pendant la journée, de sorte que le soir il y en aurait moins, et il serait un peu plus sûr qu'une lettre adressée au sénateur Kinneer lui arrive à temps. Quand vous postez votre lettre le vendredi soir, il n'y a pas de distribution le samedi, et parfois le lundi est un jour férié, et voilà quatre jours de passés.

Le président: Monsieur Myers, voulez-vous terminer votre réponse à la sénatrice Kinneer?

M. Myers: En ce qui concerne la péninsule du Niagara, ce secteur particulier doit bénéficier sans tarder, bien que je ne puisse me souvenir de la date, du programme du courrier garanti. Le système sera alors la solution du genre de délai dont parle le sénateur. Je ne vais pas dire qu'il sera parfait dès le début à 100 p. 100, mais nous nous y préparons.

La sénatrice Kinneer: Je vous remercie. J'espère qu'il en sera ainsi, je reçois tant de plaintes à ce sujet. Je me souviens d'avoir demandé une fois si vous alliez assurer le service par camions, ou autrement, mais peut-être que vous allez utiliser un moyen secret. Je crois vraiment que ce secteur mérite qu'on s'occupe de lui sans tarder.

Le sénateur Cameron: Puis-je poser une question au sujet de la distribution des lettres cinq jours seulement? Ce fut une des grandes erreurs du ministère des Postes, et j'en accuse sans hésiter M. Kierans et ses conseillers. Pense-t-on à rétablir les six jours de distribution dans un proche avenir? Si l'on veut une assurance raisonnable qu'une lettre arrive le lundi matin il faut la poster avant quatre heures le jeudi soir. C'est insensé. Je parle en ce moment de l'Ouest du Canada.

M. Myers: On ne songe nullement, du moins actuellement, à rétablir les six jours de distribution. Il y a probablement deux ou trois raisons, dont l'une est le coût élevé: sans doute de l'ordre de \$15,000,000.

Le sénateur Cameron: Il en coûte beaucoup plus au monde des affaires de ne pas avoir ce service.

M. Myers: Je n'en suis pas sûr du tout. Le monde des affaires, en général, peut louer une case postale s'il faut qu'ils aient leur courrier. Il est étonnant de voir le nombre de personnes dans le pays qui sont satisfaites de la distribution limitée à 5 jours.

Le sénateur Cameron: Ce qui est surprenant, c'est le grand nombre de personnes qui ont abandonné le service postal pour le Greyhound, s'ils veulent qu'une lettre arrive régulièrement à temps. De nombreuses sociétés de Calgary et d'Edmonton l'ont fait. En sorte que vous perdez de l'argent et vous allez en perdre encore plus.

M. Myers: Je ne suis pas sûr que ce soit entièrement dû à la suppression du service le samedi.

Le sénateur Cameron: C'en est un facteur important.

Le sénateur Smith: La question m'intéresse, bien que je ne tiens pas à contredire mon ami, le sénateur Cameron. D'après mon expérience en ce qui concerne les clients, je ne sais pas ce qui se passe le samedi dans les petites villes, mais il est certain que lorsque je circule à Ottawa dans le quartier des affaires, le samedi, je ne vois que des concierges. Pourquoi alors tout ce bruit à propos du service de six jours? Si l'on parle de personnes voulant un service du courrier, ou voulant travailler à leur courrier d'arrivée ou de départ, elles peuvent expédier leur courrier si elles veulent, mais je ne vois plus personne travailler le samedi. Est-ce un argument valide? J'ai toujours pensé que c'était la raison.

M. Myers: Je crois que le problème est un problème de distribution. Les Postes travaillent naturellement pendant les fins de semaine. Le courrier est trié et transporté aux bureaux de distribution. Il n'est pas question d'arrêter le tri du courrier pendant les fins de semaine. En ce qui concerne la distribution, si quelqu'un a besoin d'avoir son courrier le samedi, il a toujours les cases postales à sa disposition. Je ne vois pas que des services de remplacement telle que la Greyhound, puissent offrir rien de meilleur. Ils ne font pas de distribution aux sociétés ou à domicile. Il faut aller au terminus de l'autocar pour prendre son courrier.

Pour résumer tout ce que j'ai dit, nous ne pensons pas actuellement à rétablir la distribution le samedi.

M. Pageau: La question soulevée par le sénateur Cameron est intéressante. Parfois les hommes d'affaires cherchent d'autres moyens et paient une belle somme pour faire parvenir une lettre le samedi parce qu'ils ne sont pas prêts à poster leur courrier à 3 h. Nous dirigeons en ce moment les efforts des Postes en vue de répondre à ce besoin de communications rapides dans le monde des affaires.

Les sociétés d'autocars n'assurent pas de service le même jour. Nous nous intéressons maintenant à la question des communications plus rapides. Nous savons qu'il s'agit d'un besoin nouveau et nos concurrents l'exploitent avec profit. Ils prennent le meilleur, mais nous, nous devons aller partout, là où peut-être il n'y a pas d'argent

à faire. Nous essayons de nous introduire dans ce secteur. Plusieurs pays l'ont déjà fait.

Le sénateur Cameron: A quelles heures, après 4 h. le jeudi, une lettre peut-elle arriver au bureau principal, au bureau de poste du Sénat, ou au bureau central de la rue Besserer, de manière que l'on puisse être sûr qu'elle est acheminée? Combien de fois le courrier est-il acheminé le samedi? Est-il acheminé le dimanche?

M. Myers: Je ne peux pas dire combien de fois le courrier est acheminé.

Le sénateur Cameron: Est-il acheminé?

M. Myers: Oui.

Le sénateur Smith: Parlez-vous du service au Sénat?

Le sénateur Cameron: Non, parce que le Sénat est fermé. Le jeudi, il faut poster la lettre avant 4 h. pour être sûr qu'elle parte pour Calgary. Combien de fois enlève-t-on le courrier le samedi au bureau de la rue Besserer, ou au bureau de poste principal? Est-il enlevé le dimanche?

M. Myers: En gros, il y a une levée des boîtes aux lettres de la ville le dimanche. Le samedi il y en a généralement deux.

Le sénateur Cameron: Est-ce vraiment deux, ou est-ce une question de chance?

M. Myers: Il y a deux levées dans les grandes villes. Je n'en suis pas certain pour Ottawa.

Le président: A Winnipeg il y a deux levées le samedi et une le dimanche des boîtes aux lettres des rues.

M. Pageau: Le courrier est acheminé de la manière habituelle par les moyens disponibles: avions ou camions longs-courriers. Le bureau de poste accepte le courrier plus tard.

Le sénateur Blois: Y a-t-il un règlement sur les heures d'ouverture des bureaux de poste pour les titulaires de cases postales? J'ai reçu quelques plaintes. Par exemple, le samedi soir les bureaux de poste ne sont pas ouverts, souvent, après 6 h. pour permettre de prendre le courrier dans les cases.

M. Myers: Les problèmes posés par les cases postales sont parmi les plus embarrassants de ceux auxquels nous devons faire face. La règle générale est d'offrir les heures de service demandées par les gens, dans la mesure du possible. La règle générale est qu'en la plupart des bureaux de poste du pays, nous laissons les portes ouvertes 24 heures sur 24, à moins que des cas de vandalisme ou d'autres facteurs ne s'y opposent. La politique générale est d'essayer de nous adapter aux besoins des gens dans chaque endroit.

Le sénateur Blois: Mais après 6 h., ils sont autorisés à fermer les portes, de sorte que l'on ne peut plus aller aux cases postales, est-ce vrai?

M. Myers: Oui, ils sont autorisés à le faire.

Le sénateur Blois: Beaucoup de plaintes viennent de là, surtout à propos du samedi. Moi-même, par exemple, lorsque je suis en vacance, je suis très ennuyé quand je manque le courrier le samedi soir parce que je suis

arrivé au bureau de poste après 6 h., parce que je ne peux avoir mon courrier avant 8 h. le lundi matin. Je ne me plains pas. Je demande simplement si les bureaux de poste peuvent être autorisés à agir ainsi.

M. Myers: Comme je l'ai dit, notre politique est de laisser les bureaux ouverts 24 heures sur 24, si nous pouvons.

Le sénateur Blois: Ils pourraient certainement rester ouverts après 6 h. s'ils n'ouvrent qu'à 8 h. le matin.

M. Myers: Le problème est que l'on doit fermer les bureaux et qu'en conséquence il n'y a pas de personnel pendant la soirée, on se demande qui va les fermer après 6 h.

Le sénateur Blois: Les concierges. C'est la façon dont on procède en des endroits que je connais bien. Les concierges ferment les portes, ce n'est pas le personnel du bureau.

M. Myers: Ce ne peut être vrai que dans quelques cas.

Le sénateur Blois: En de nombreux cas. Le receveur m'a dit assez sèchement que ce n'était pas leur travail d'ouvrir et de fermer les portes. Je ne pense pas que vous vous rendiez compte du nombre de gens que cela atteint, mais moi, comme la plupart des parlementaires, je suis constamment questionné à ce sujet, comme si c'était ma faute. C'est la raison pour laquelle les réponses m'intéressent.

Le sénateur Smith: Il vous faudrait une nouvelle chambre de commerce: à Liverpool, nous avons un service de 24 heures depuis des années.

Le sénateur Blois: Oui, mais Liverpool est plus grand.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Il ne faut pas de discussion entre les membres de notre Comité appartenant aux Maritimes. Nous discutons la Loi sur les postes, et elle s'applique à tout le Canada. Nous allons écouter le sénateur Argue.

Le sénateur Argue: Monsieur le président, j'habite dans un petit hameau de la Saskatchewan. Pendant presque toute ma vie, la distribution du courrier n'a eu lieu que deux fois par semaine, il arrivait par le Canadien Pacifique. Le jour du courrier était toujours un grand jour. C'était un événement dans notre société, tout le monde venait en ville le jour du courrier. Puis il y a eu progrès. Nous avons maintenant le courrier six jours par semaine et c'est merveilleux. C'est si bon que la vie

sociale de la collectivité en a été presque bouleversée. La distribution est faite dans les cases postales du bureau de poste; il n'y a pas de distribution dans la campagne.

La question que je voudrais poser est celle-ci: y a-t-il une raison de croire que cet excellent service ne va pas être maintenu? Essaye-t-on de le réduire? Nous sommes contents du service; il est formidable. C'est le meilleur que nous ayons jamais eu. Nous ne nous attendions jamais à avoir la moitié d'un service pareil. Nous vivons dans un petit hameau et nous avons notre courrier le samedi. J'arrive à Ottawa, la grande ville et il n'y a pas de distribution le samedi. Nous pensons donc que c'est merveilleux chez nous et nous espérons que ça va durer. Y a-t-il, que vous sachiez, des raisons pour que ce service ne continue pas?

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

Le sénateur Argue: Dois-je comprendre cependant que dans une ville comme Ottawa, on peut avoir une case postale au bureau de poste principal et avoir son courrier le samedi? Est-ce exact?

M. Pageau: Oui.

Le sénateur Argue: Donc c'est le même service. Il se trouve simplement que chez nous, il n'y a pas de distribution à domicile, et le courrier est donc mis dans les cases six jours par semaine.

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

Les témoins désirent-ils ajouter quelque chose à leur déposition?

Le sénateur Blois: Monsieur le président, je ne pense pas que le courrier soit mis dans les cases postales six jours par semaine. Je sais que dans ma case postale je n'ai jamais de courrier trié après le vendredi après-midi. Je ne crois pas que le courrier soit trié le samedi. Si je me trompe, je veux bien qu'on me le dise.

Le sénateur Smith: Vous vous trompez.

Le sénateur Blois: On trie le courrier le samedi?

Le sénateur Smith: Oui.

Le sénateur Argue: Quand nous sommes en session.

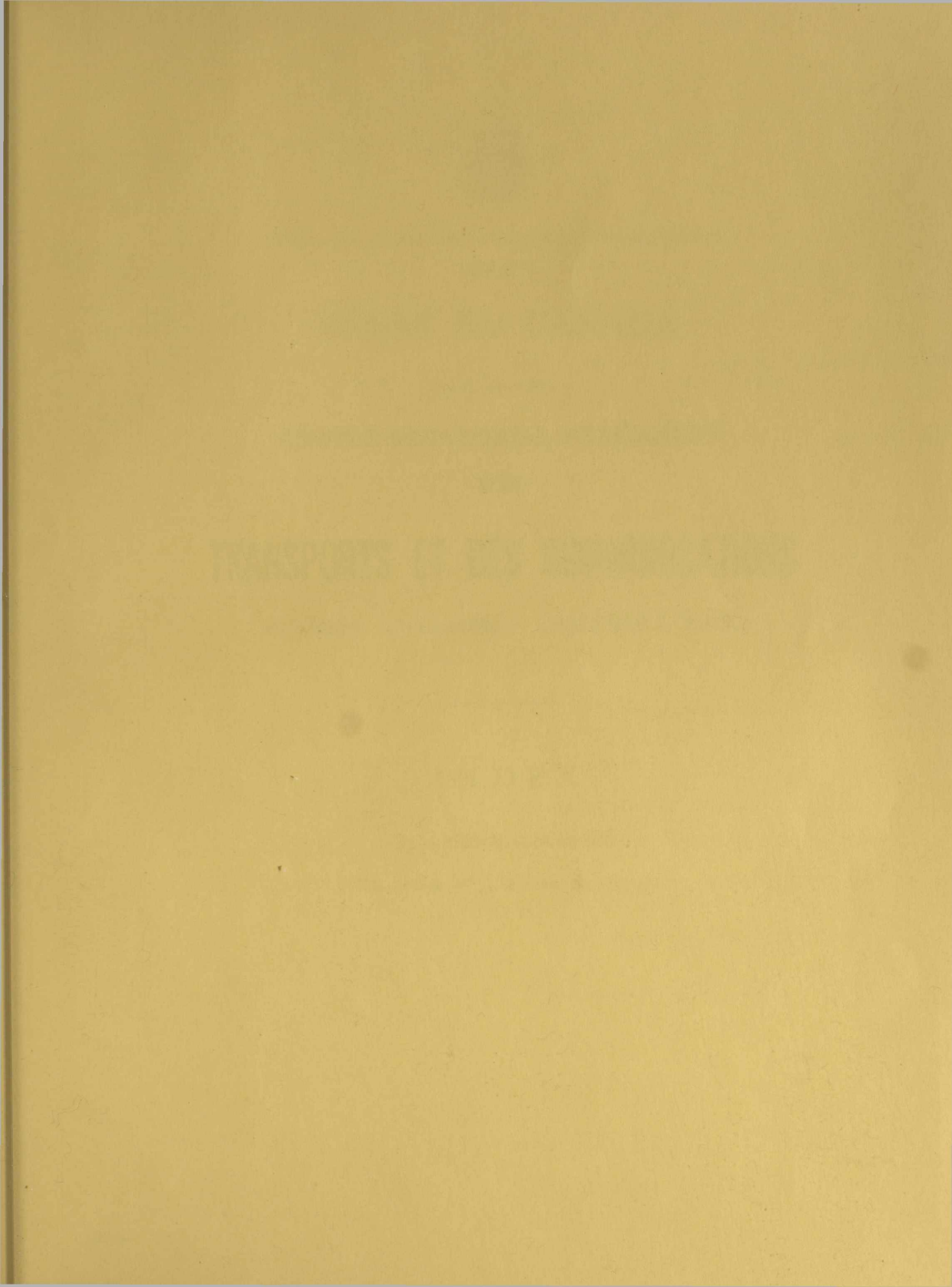
Le président: Êtes-vous d'accord pour que je fasse rapport du bill sans amendement?

Des voix: D'accord.

La séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada, Ottawa, Canada





Troisième session de la vingt-huitième législature

1970-1971

SÉNAT DU CANADA

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. CAMPBELL HAIG

INDEX

DES DÉLIBÉRATIONS

(Fascicules n^{os} 1 à 9 inclusivement)

(Faint bleed-through text from the reverse side of the page is visible in the background)

Bill C-104 - Loi modifiant la Loi sur le Marine marchand du Canada - Fasc. 1, 3, 4

C-186 - Loi de 1970 sur les Chemins de fer - Fasc. 1, 2, 3, 4

C-240 - Loi modifiant la Loi sur les Chemins de fer - Fasc. 1, 2, 3, 4

C-246 - Loi concernant le pilotage - Fasc. 1, 2, 3, 4

S-14 - Loi concernant la construction d'un pont international pour la circulation routière entre Port Francis, Ontario et International Falls, Minnesota - Fasc. 1, 2, 3, 4

S-21 - Loi concernant le Canal de navigation internationale du Pacifique - Fasc. 1, 2, 3, 4

Notion concernant le projet de pipelines transatlantiques et de transport par pétroliers - Fasc. 1, 2, 3, 4

Amendements proposés

Art. 736 - Enregistrement des navires étrangers, etc. - Convention internationale Maritime unifiée 1:47

Art. 739 - Règlement, Charte internationale de la Mer Méditerranéenne 1:47

Art. 741 - Pouvoir fonctionnaire chargé prévention pollution mer, Chambre internationale, Marine marchande 1:4

Art. 743 - Responsabilité civile, PACF 3:31

Art. 744 - Limitation de responsabilité

- B.P. Oil Life 3:15, 3:17

- Imperial Oil Ltd. 3:15-16

- "London Group of Protection and Indemnity Associations" 3:5-6, 3:33

- PACF 3:31

- Texaco Canada Limited 3:16-17

Art. 745 - Prisme solubilité

- B.P. Oil Life 3:35

- "London Group of Protection and Indemnity Associations" 3:5-6, 3:33

Art. 746 - Convention internationale pollution maritime, P.P. Oil Life 3:36-39

Art. 757 - Règlement A et C, Chambre internationale Marine marchande 1:47

Art. 769 et 770 - Saïta, Chambre internationale, Marine marchande 3:48

Discussions

Art. 744 - Limitation responsabilité 1:48

Art. 745 - Prisme solubilité 4:18

Art. 769 - Saïta 4:20-21



Troisième session de la vingt-huitième législature
1970-1971

SÉNAT DU CANADA

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Préparé

par le Président: L'honorable J. CAMPBELL HAIG

Service de référence,

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT.

INDEX

DES DÉLIBÉRATIONS

(Fascicules n° 1 à 9 inclusivement)

INDEX

Bills à l'étude

- C-2—"Loi modifiant la Loi sur la Marine marchande du Canada"—
Fasc. 2, 3, 4
C-186—"Loi de 1970 sur les Chemins de fer Nationaux du
Canada (Financement et garantie)"—Fasc. 1
C-240—"Loi modifiant la Loi sur les Postes"—Fasc. 9
C-246—"Loi concernant le pilotage"—Fasc. 8
S-14—"Loi concernant la construction d'un pont international
pour la circulation routière entre Fort Frances, Ontario et
International Falls, Minnesota"—Fasc. 6
S-21—"Loi concernant la Compagnie du Chemin de fer cana-
dien du Pacifique"—Fasc. 5

**Motion concernant le projet de pipeline transalaskien et de transport
par pétroliers—Fasc. 7**

BILL C-2

**"LOI MODIFIANT LA LOI SUR LA
MARINE MARCHANDE DU CANADA"****B.P. Oil Limitée**

Mémoire, Bill C-2 3:38-39

Bill C-2**Amendements proposés**

- Art. 738 — Enlèvement des navires en détresse, etc., Chambre
internationale Marine marchande 3:47
Art. 739 — Règlements, Chambre internationale Marine
marchande 3:47
Art. 741 — Pouvoirs fonctionnaire chargé prévention pollu-
tion, Chambre internationale Marine marchande 3:47
Art. 743 — Responsabilité civile, PACE 3:36
Art. 744 — Limitation de responsabilité
—B.P. Oil Ltée 3:18, 3:33
—Imperial Oil Ltd. 3:12-16
—"London Group of Protection and Indemnity Associa-
tions" 3:5-6, 3:33
—PACE 3:37
—Texaco Canada Limitée 3:16-17
Art. 745 — Preuve solvabilité
—B.P. Oil Ltée 3:38
—"London Group of Protection and Indemnity Associa-
tions" 3:7-8, 3:33
Art. 746 — Caisses réclamations pollution maritime, B.P. Oil
Ltée 3:38-39
Art. 757 — Paiements à la Caisse, Chambre internationale
Marine marchande 3:47
Art. 769 et 770 — Saisie, Chambre internationale Marine
marchande 3:48

Discussions

- Art. 744 — Limitation responsabilités 4:17-18
Art. 745 — Preuve solvabilité 4:18
Art. 769 — Saisie 4:20-21

Application 3:31

- Convention Bruxelles, conformité 2:8, 3:6, 3:7, 3:8, 3:21, 3:38
Directeur, pouvoirs 4:13-14
Navigabilité navires, règlements 4:12, 4:15
Rapport au Sénat sans modification 4:5, 4:21

**Brisset, Me Jean, Avocat, Représentant, "London Group of Protec-
tion and Indemnity Associations", Montréal**
Exposés, Bill C-2 2:8-9, 3:5-8

**Burke, M. J.J., Directeur général, Chambre de la Marine marchande
du Canada**
Exposé, Bill C-2 3:25-26

Caisse des réclamations de pollution maritime*Voir*

Pollution-Responsabilité

Chambre de la Marine marchande du Canada

Mémoire, Bill C-2 3:46

Chambre internationale de la Marine marchande

Mémoire, Bill C-2 3:47-48

**"Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability
for Oil Pollution"***Voir*

"CRISTAL"

Convention de Bruxelles — IMCO*Voir*

"Intergovernmental Maritime Consultative Organisation"

**Convention internationale sur la responsabilité civile pour les
dommages causés par la pollution***Voir*

"Intergovernmental Maritime Consultative Organisation"

"CRISTAL"

- Canada, exclusion 3:8, 3:18-19, 3:21, 3:30, 3:31, 3:39, 3:45,
4:8, 4:22
Rôle, termes, conditions 3:39-42
Signataires 3:42-43

"Dominion Marine Association"

Bill C-2, observations 3:21-23, 3:25

Galipeault, M. A., Avocat-conseil, Texaco Canada Limitée

Exposé, Bill C-2 3:16-17

Gulf Oil Canada Limitée, Toronto

Mémoire, Bill C-2 3:44-45

Hurcomb, Capitaine P.R., Directeur général, "Dominion Marine Association"

Exposé, Bill C-2 3:21-23

"Imperial Oil Limited"

Bill C-2, modifications proposées 3:14

"Intergovernmental Maritime Consultative Organisation" 1954/1969

Application, champs d' 3:9-10

Canada, participation 2:8, 3:6, 3:9, 3:17-18, 3:21, 3:25, 3:30, 3:44

Voir aussi

Bill C-2 - Convention Bruxelles

Langelier, M. Jean, c.r., B.P. Oil Limitée

Exposés, Bill C-2 3:17-19, 4:8

Lewtas, M. J.L., c.r., Avocat-conseil, "Petroleum Association for Conservation of the Environment - (Imperial Oil)"

Exposé, Bill C-2 3:11-14

"London Group of Protection and Indemnity Associations"

Voir

"Protection and Indemnity Associations" Groupe de Londres des

Macgillivray, M. R.R., Directeur, direction des règlements de la marine, Ministère des Transports

Bill C-2, observations 2:5

Modifications proposées 3:28-32

OCIMF

Voir

"Oil Companies International Marine Forum"

"Oil Companies International Marine Forum"

"CRISTAL", observations 4:8

Messages Telex à B.P. Oil Ltée 4:8, 4:22

PACE

Voir

"Petroleum Association for Conservation of the Environment"

"Petroleum Association for Conservation of the Environment"

Mémoire, Bill C-2 3:34-37

Objectifs 3:34, 3:36-37

Phillips, M. J.C., Avocat-conseil général, Gulf Oil Canada Limitée

Exposé, Bill C-2 3:20-21

Pollution

Canada, États-Unis, partage responsabilité 3:8-9, 3:22-25, 3:28, 3:29, 3:30, 4:7-8, 4:18

Création caisse compensation internationale 3:16, 3:39-40, 3:46, 4:10-11

Ententes internationales, nécessité 3:25-27, 3:30, 3:46, 3:47, 3:48

Fonctionnaire chargé prévention, pouvoirs 2:6-7, 3:47, 4:13

Huile, polluants, définitions 2:7

Responsabilité

Assureurs 3:7-9, 3:10, 3:17

Caisse réclamations pollution maritime, versements 3:11-12, 3:14, 3:18-19, 3:20-21, 3:30, 3:35-36, 3:38-39, 3:44-45, 4:19

Droit recours 3:14-16, 3:20, 3:22, 3:30, 3:31, 4:17

Exceptions 3:21, 3:22, 3:29, 3:44

Illimitée 3:17-18, 3:19, 3:30

Limite, répartition indemnité, procédure 2:5, 2:8-9, 3:5-8, 3:13, 3:28, 3:38

Preuve solvabilité 3:18, 3:24, 3:36, 3:28

Propriétaires

Cargaisons 2:5, 2:8-9, 3:5, 3:16, 3:20, 3:44, 4:14, 4:17-18

Navires 2:5, 3:5, 3:11-13, 3:15-16, 3:20, 3:31, 3:35, 4:14, 4:17

Transports, ministère des 3:6

"Protection and Indemnity Associations"

Monopole services 3:7, 3:9, 3:10

"Protection and Indemnity Associations", Groupe de Londres des

Bill C-2, propositions modifications 2:8-10, 3:5-8, 3:33

"Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Pollution"

Rôle 3:16, 3:18, 3:39

TOVALOP

Voir

"Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Pollution"

BILL C-186

"LOI DE 1970 SUR LES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA (FINANCEMENT ET GARANTIE)"

Air Canada

Agents liaison parlementaires 1:19

CN, relations 1:18-19

Lois financement et garantie, but 1:24

Bill C-186

Autorisation statutaire dépenses, transactions 1:7-8, 1:15-16, 1:19-20, 1:23-24

But 1:7, 1:9

Dispositions, explications 1:21-22

Rapport au Sénat sans modification 1:5

Urgence adoption, raisons 1:6, 1:16

Chemins de fer nationaux du Canada

Agents liaison parlementaires 1:19

Air Canada, relations 1:18-19

Capital, révisions, historique 1:11-12, 1:14

Déficit, 1970 1:13, 1:19

Filiales, dépenses, profits 1:16-17

Intérêt sur dette, moratoire 1:12, 1:13-15

Lois financement et garantie, but 1:23

Wagons-restaurant, trajet Montréal-Ottawa 1:18

CN

Voir

Chemins de fer nationaux du Canada

Transports et des Communications, Comité permanent des (Sénat)
Étude Bill C-186, procédure 1:6-7, 1:8-10, 1:12-13

Vaughan, M. R.T., Vice-président et secrétaire, Chemins de fer nationaux du Canada et Air Canada

Exposé, Bill C-186 1:21-22

BILL C-240

“LOI MODIFIANT LA LOI SUR LES POSTES”

Bill C-240

Objectifs 9:6

Rapport au Sénat sans modification 9:5, 9:10

Postes, Ministère des

Déficit, 1970-71 9:6

Distribution courrier

Amélioration 9:7-8

Service six jours 9:8-10

Tarifs, hausse, causes 9:7

Pageau, M. F., Directeur, direction des tarifs et de la classification, Ministère des Postes

Exposé, Bill C-240 9:6

BILL C-246

“LOI CONCERNANT LE PILOTAGE”

Bill C-246

Rapport au Sénat sans modification 8:5

Langlois, M. Raynald, Avocat-conseil, “National Association of Canadian Maritime Pilots”

Exposé, Bill C-246 8:9-10

Macgillivray, M. R.R., Directeur, direction des règlements de la marine, Ministère des Transports

Exposé, Bill C-246 8:7-9

Pilotage

Administrations régionales, création, rôle, pouvoirs 8:7-9

Brevets, certificats 8:8

Gouverneur en conseil, pouvoirs 8:8

Navires étrangers, eaux libres, Grands-Lacs 8:11

Obligatoire 8:7, 8:9

Exemptions, conditions 8:7-8, 8:10

BILL S-14

“LOI SUR L'ADMINISTRATION DU PONT FORT-FALLS”

Bill S-14

But 6:7

Dispositions fondamentales 6:7-8

Rapport au Sénat sans modification 6:5

Fort Frances – International Falls

Pont

Canada-États-Unis, autorité 6:8

Coût, remboursement 6:8-9

Douanes, bureaux immigration, responsabilité financement 6:7, 6:9-10

Péage, monnaie utilisée 6:9

“International Bridge Committee”

Bill S-14, correspondance re: 6:11

BILL S-21

“LOI CONCERNANT LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE”

Allison, M. R.S., Vice-président, région des Prairies, “Canadian Pacific Railway Company”

Exposé, description construction embranchement 5:7-8

Condon, M. J.F., Vice-président et membre du conseil d'administration, “Athabasca Forest Industries Limited”

Exposé, construction usine pâtes et papier 5:8

“Athabasca Forest Industries Limited”

Usine pâtes et papier, Lac Doré (Sask.)

Construction, rôle, activités 5:8, 5:10, 5:13

Création emplois 5:8-9, 5:12

Économie, influence 5:9

Pollution, contrôle 5:9, 5:12-13, 5:14

Subvention 5:11

Bill S-21

But 8:7

Rapport au Sénat sans modification 5:5

Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique

Construction embranchement, Lac Doré (Sask.), description, nécessité 5:7-8, 5:9-10

Services possibles, nord Athabasca 5:11-12

Hopkins, M. E. Russell, Légiste et conseiller parlementaire

Bill S-21, approbation forme juridique 5:14

St. Ann Nackawic, (Sask.)

Pollution, contrôle, usine pâtes et papier 5:12, 5:13

Prince Albert, (Sask.)

Pollution, usine pâtes et papier 5:12

Steuart, hon. D.G., Premier ministre suppléant et trésorier provincial, gouvernement province Saskatchewan

Exposé, usine pâtes et papier construction, effets 5:8-10

EXAMEN DE LA MOTION CONCERNANT LE PROJET DE
PIPE-LINE TRANSALASKIEN ET
DE TRANSPORT PAR PÉTROLIERS

Anderson, M. David, député, Esquimalt-Saanich, Colombie-Britannique

Déclaration, pipe-line transalaskien et transport par pétroliers 7:8-10

Cook, Capitaine J.P., Président, "British Columbia Coast Pilots"

Exposé, transport par pétroliers 7:13

Pipe-line transalaskien

Inutilité 7:10

Pollution de l'environnement, Comité permanent de la Chambre des communes sur la

Pipe-line transalaskien et transport par pétroliers, opposition 7:8, 7:10, 7:14

Transport par pétroliers

Canada-États-Unis

Collaboration 7:11-12, 7:14

Frontières, problème 7:13

Côte Atlantique 7:11

Déversements inévitables 7:8, 7:13

Dimension détroits, pétroliers, problème 7:8-9, 7:13

Gouvernement, Politique 7:11

Transports et Communications, Comité permanent des (Sénat)

Rapport au Sénat avec recommandation 7:5

Appendices

Fasc. 1

A—Exposé par R.T. Vaughan, Vice-président et secrétaire Chemins de fer nationaux du Canada et Air Canada 1:21-22

B—Lois sur les Chemins de fer nationaux du Canada (Financement et garantie) 1:23-24

Fasc. 3

A—Propositions modifications, Bill C-2 par "London Group of Protection and Indemnity Associations" 3:33

B—Mémoire, PACE ("Petroleum Association for Conservation of Canadian Environment") 3:34-37

C—Mémoire, B.P. Oil Ltée et statuts caisse "CRISTAL" 3:38-43

D—Mémoire, Gulf Oil Canada Ltée 3:44-45

E—Mémoire, Chambre de la Marine marchande du Canada 3:46

F—Mémoire, Chambre internationale de la Marine marchande 3:47-48

Fasc. 4

—Messages Telex de "Oil Companies International Marine Forum" à B.P. Oil Limitée 4:22

Fasc. 6

—Lettre re: Bill S-14 de "International Bridge Committee" à hon. Sénateur W.M. Benidickson 6:11

—Lettre re: Bill S-14 de "International Bridge Committee" au "Minnesota Highways Dept." 6:11

—Lettre re: Bill S-14 de "Minnesota Highways Dept." au Président Division canadienne, "International Bridge Committee" 6:11

Témoins

—Allison, M. R.S., Vice-président, région Prairie, "Canadian Pacific Railway Company" 5:7

—Anderson, M. David, député, Esquimalt-Saanich, C.-B. 7:8-12

—Boughner, M. A., Directeur finances et administration, Ministère des Postes 9:6, 9:8

—Boyhan, M. G.E., Ingénieur en chef, "Athabasca Forest Industries Limited" 5:13-14

—Brisset, Me Jean, représentant, "London Group of Protection and Indemnity Associations", Montréal, Représentant Fédération armateurs Canada et Chambre canadienne armateurs 2:8-10, 3:5-10, 3:28, 4:12, 8:11

—Burke, M. J.J., Directeur général, Chambre Marine marchande Canada 3:25-27

—Condon, M. J.F., Vice-président et membre conseil administration, "Athabasca Forest Industries Limited" 5:8, 5:10-13

—Cook, Capitaine J.P., Président, "British Columbia Coast Pilots" 7:13

—Cooper, M. G.M., Conseil général, Chemins de fer nationaux du Canada et Air Canada 1:7-8

—Galipeault, M. A., Avocat-conseil, Texaco Canada Limitée 3:16-17

—Hurcomb, Capitaine P.R., Directeur général, "Dominion Marine Association" 3:21-24, 8:10-11

—Langelier, M. Jean, c.r., B.P. Oil Limitée 3:17-18, 4:8-9, 4:11-12

—Langlois, M. Raynold, Avocat-conseil, "National Association of Canadian Marine Pilots" 8:9-10

—Lewtas, M. J.L., c.r., Avocat-conseil, "Petroleum Association Conservation of the Environment —(Imperial Oil)" 3:11-15, 4:15-16

—Lortie, M. Alain, Représentant, Fédération pilotes Saint-Laurent 8:10

—Macgillivray, M. R.R. Directeur, direction règlements marine, ministère des Transports 2:5-8, 3:9-10, 3:27-32, 4:7-21, 8:7-9

—Myers, M. R.D., Directeur, direction service et normes, ministère des Postes 9:8-10

—Pageau, M. F., Directeur, direction tarifs et classification, ministère des Postes 9:6-9

—Phillips, M. J.C., Avocat-conseil général, Gulf Oil Canada Limitée 3:20-21

—Reid, M. John, député, Kenora-Rainy River 6:8, 6:9

—Ryan, M. J.W., Directeur, division législation, ministère de la Justice 6:8

—Steuart, hon. D.G., Premier ministre suppléant et trésorier provincial gouvernement province Saskatchewan 5:8-14

—Tetro, M. Paul B., Conseiller juridique et agent parlementaire, "Canadian Pacific Railway Company" 5:7-10, 5:13-14

—Vaughan, M. R.T., Vice-président et secrétaire, Chemins de fer nationaux du Canada et Air Canada 1:6-20

Membres du Comité

Président:

—Haig, Hon. J. Campbell (River Heights) 5:7, 5:14, 6:7-10, 7:7-8, 7:14-15, 8:7, 8:9-11, 9:6, 9:9-10

Président suppléant:

—Robichaud, Hon. Hédard J. (Gloucester) 1:6-10, 1:12-13, 1:17-20, 2:5-10, 3:5, 3:8-9, 3:12, 3:14, 3:16-17, 3:19, 3:21, 3:24-28, 3:31-32, 4:7-13, 4:16-21

Présents:

- Argue, Hon. Hazen (Regina) 6:10, 7:7, 7:10-11, 7:14-15, 9:10
- Blois, Hon. Frederick M. (Colchester-Hants) 6:9, 9:9-10
- Bourget, Hon. Maurice (The Laurentides) 3:14, 3:24, 3:28, 4:7-8, 4:11, 4:17
- Burchill, Hon. G. Percival (Northumberland-Miramichi) 1:15, 1:18, 2:6-7, 3:8, 3:13, 3:27, 4:13, 5:10, 6:9, 7:9, 7:11, 7:14-15, 9:6
- Denis, Hon. Azellus (Lasalle) 5:13, 9:8
- Flynn, Hon. Jacques (Rougemont) 3:9, 3:11, 3:14-17, 3:21, 3:23-24, 3:26-32, 5:10-12
- Hollett, Hon. Malcolm (Burin) 1:17, 1:19, 2:6-7, 2:9, 3:8, 4:9
- Isnor, Hon. Gordon B. (Halifax-Dartmouth) 7:8-9, 7:13
- Kinley, Hon. John J. (Queens-Lunenburg) 3:9-10, 4:13-21
- Kinneer, Hon. Mary E. (Welland) 5:12, 5:14, 9:8
- Langlois, Hon. Léopold (Grandville) 1:15, 2:6-7, 2:10, 3:8-10, 3:15-16, 3:19-20, 6:10, 7:7, 7:10-15, 8:10
- Macdonald, Hon. John M. (Cape Breton) 7:11-12
- Martin, Hon. Paul, (Windsor-Walkerville) 8:10-11
- McElman, Hon. Charles (Mashwaak Valley) 3:14, 3:19, 4:9-14, 5:11-14
- McGrand, Hon. Fred A. (Sunbury) 5:14
- Molson, Hon. Hartland de M. (Alma) 5:10
- Pearson, Hon. Arthur M. (Lumsden) 2:5, 2:7-9, 3:28
- Prowse, Hon. J. Harper (Edmonton) 6:9-10, 7:7
- Rattenbury, Hon. Nelson (Southern New Brunswick) 3:8-9, 3:14, 3:16, 3:19, 3:24, 3:26, 3:28, 3:31-32, 4:9-11, 4:19-20, 5:10-11, 6:8-10, 7:7
- Smith, Hon. Donald (Queens-Shelburne) 1:6, 3:26, 4:10, 4:13, 5:13-14, 6:8, 6:10, 7:7, 9:7-8, 9:10
- Sparrow, Hon. Herbert Orville (Battlefords) 5:11-13

Présents (mais non membres):

- Benidickson, Hon. William Moore (Kenora-Rainy River) 1:6-7, 1:9, 1:11-20, 6:7-9
- Cameron, Hon. Donald (Banff) 9:7-9
- Cook, Hon. Eric (St. John's East) 1:8, 1:13-15, 1:17, 1:19
- Grosart, Hon. Allister (Pickering) 1:7-12, 1:14-19
- Thompson, Hon. Andrew E. (Dovercourt) 4:11-12, 4:14-18

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada, Ottawa, Canada.

