

BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

J
103
H72
1959
T7 A42

CANADA. PARLEMENT. SENAT.
COMITE PERMANENT DES
TRANSPORTS ET COMMUNICA-
TIONS.
Délibérations.

DATE

NAME - NOM

SÉNAT

Deuxième session de la vingt-quatrième législature

1959



DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

auquel a été renvoyé le bill (S-3) intitulé: "Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada"

Président: l'honorable ADRIAN K. HUGESSEN

Fascicule 1

SÉANCE DU JEUDI 5 FÉVRIER 1959

TÉMOINS:

M. J. R. Baldwin, sous-ministre, ministère des Transports; M. G. G. M. Guthrie, registrateur en chef des navires, ministère des Transports; M. Jean Brissette, avocat de la *Shipping Federation of Canada*; le capitaine F. S. Slocombe, chef de la Division nautique, ministère des Transports.

L'IMPRIMEUR DE LA REINE, CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1959

68024-9-1



COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: l'honorable Adrian K. Hugessen

Les honorables sénateurs

*Aseltine	Gouin	Molson
Baird	Grant	Monette
Beaubien	Haig	Paterson
Bishop	Hardy	Pearson
Bouffard	Hayden	Power
Bradley	Horner	Quinn
Brunt	Hugessen	Raymond
Buchanan	Isnor	Reid
Campbell	Jodoin	Robertson
Connolly (<i>Halifax-Nord</i>)	Kinley	Roebuck
Connolly (<i>Ottawa-Ouest</i>)	Lambert	Smith (<i>Queens-</i> <i>Shelburne</i>)
Dessureault	Lefrançois	Stambaugh
Emerson	*Macdonald	Veniot
Euler	McGrand	Vien
Farris	McKeen	Wood
Gershaw	McLean	Woodrow—(48).
Gladstone	Méthot	

50 membres
(Quorum: 9)

*membre ex-officio.

ORDRE DE RENVOI

MERCREDI 28 janvier 1959.

Extrait des procès-verbaux du Sénat.

“Conformément à l'ordre du jour, l'honorable sénateur Aseltine propose, appuyé par l'honorable sénateur Brunt, que le Bill S-3, intitulé: “Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada”, soit maintenant 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 Aseltine propose, avec l'appui de l'honorable sénateur Emerson, que le bill soit renvoyé au comité permanent des transports et communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,
J. F. MacNEILL.

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 5 février 1959.

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des Transports et communications se réunit aujourd'hui à 11 heures du matin.

Présents: les honorables sénateurs Hugessen, *président*; Aseltine, Baird, Beaubien, Bouffard, Bradley, Brunt, Buchanan, Connolly (*Halifax-Nord*), Connolly (*Ottawa-Ouest*), Euler, Gladstone, Horner, Isnor, Jodoin, Kinley, Lefrançois, Macdonald, McKeen, Molson, Monette, Pearson, Power, Reid, Smith (*Queens-Shelburne*). Stambaugh et Woodrow—28.

Aussi présents: M. E. Russel Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire, et les sténographes officiels du Sénat.

Le bill S-3, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada est étudié.

Sur proposition de l'honorable sénateur Aseltine, appuyé par l'honorable sénateur Brunt, il est **RÉSOLU** que le rapport recommande que le Comité soit autorisé à faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français du compte rendu de ses délibérations sur ledit bill.

Ledit bill est étudié article par article. Les personnes suivantes rendent témoignage et donnent des explications sur le bill: M. J. R. Baldwin, sous-ministre, ministère des Transports; M. G. G. M. Guthrie, registrateur en chef des navires, ministère des Transports; M. Jean Brissette, avocat de la *Shipping Federation of Canada*; le capitaine F. S. Slocombe, chef de la Division nautique, ministère des Transports.

Les personnes suivantes sont aussi présentes mais elles ne rendent pas témoignage: le capitaine Erik Ehrlander, surintendant des opérations maritimes pour le Canada et la région des Grands lacs; le capitaine J. E. Matheson, directeur général adjoint de la *Shipping Federation of Canada*; M. Herbert Colley, président de la *Colley Motorship Ltd*; M. E. M. Strang, directeur de l'exploitation à la *Saguenay Shipping Limited*; M. P. V. O. Evans, directeur adjoint de la *Furness Witby & Company, Limited*; le capitaine R. V. Youd, surintendant des opérations maritimes de la *Cunard Steamship Company Limited*; M. L. N. Outram, surintendant général de la *Canadian Pacific Steamship, Ltd*; le capitaine P. N. Bolger, surintendant des opérations maritimes de la *McLean Kennedy Limited*; M. C. T. Mearns, directeur général de la *Shipping Federation of Canada*; M. B. W. Corbett, directeur de la *March Shipping Agency*; M. S. S. Brock, vice-président (exploitation) de la *Canadian Overseas Shipping Limited*; M. J. P. Boyle, président de la *Canadian Overseas Shipping Limited*.

L'étude du bill est remise à plus tard.

A midi, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau mardi le 10 février 1959, à 11 heures du matin.

Certifié conforme.

Le secrétaire du Comité,
Gérard Lemire.

LE SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, jeudi 5 février 1959.

Le Comité permanent des transports et communications, à qui a été déferé le bill S-3 destiné à modifier la Loi sur la marine marchande du Canada, se réunit aujourd'hui à 11 heures du matin.

Le sénateur A. K. Hugessen occupe le fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la séance est ouverte. Ce matin, nous devons étudier un bill d'une certaine importance, le bill S-3 intitulé: "Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada".

Comme le leader du Gouvernement l'a mentionné quand il a expliqué le bill lors de la deuxième lecture, des mesures ont été prises pour faire sténographier les délibérations du comité. En conséquence, je demande au Comité d'adopter une résolution pour m'autoriser à présenter notre premier rapport au Sénat et à demander l'autorisation de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français du compte rendu de nos délibérations.

Le sénateur ASELTINE: J'en fais la proposition.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il est évident que ce bill a suscité beaucoup d'intérêt et que plusieurs exposés nous seront présentés à ce sujet. Le Comité devra donc tenir d'autres réunions en plus de la réunion de ce matin.

Pour débiter, je désirerais attirer votre attention sur un point. Il faudrait que les membres du Comité aient un exemplaire de la Loi à laquelle on se propose d'apporter des modifications. Ces modifications se rapportent à différents articles de la Loi et, comme il arrive souvent dans ces cas, les modifications qui sont proposées nous renvoient aux articles de la loi. Pour mieux comprendre le bill dans son ensemble, les membres du Comité devront avoir un exemplaire de la loi sous les yeux.

Le sénateur ASELTINE: Ces exemplaires sont-ils disponibles?

Le PRÉSIDENT: J'en ai demandé au secrétaire, qui en a fait venir 20 exemplaires de l'Imprimerie nationale. Ils arriveront dans quelques minutes et ils seront distribués aux membres du Comité. Je vous demande de bien vouloir remettre ces exemplaires au secrétaire à la fin de la séance de sorte que nous pourrions nous en servir de nouveau à la prochaine réunion.

Messieurs, beaucoup de personnes ont manifesté le désir de venir témoigner devant ce Comité pour faire connaître leur point de vue sur certains articles du bill. Je ne mentionnerai pas leurs noms immédiatement. Des experts du ministère des Transports sont prêts à nous expliquer les raisons qui ont motivé les différentes modifications proposées. Malheureusement, notre temps est très limité ce matin, car nous devons ajourner à midi parce qu'il y a une autre réunion à laquelle plusieurs sénateurs désirent assister.

Le sénateur BRUNT: Une réunion importante?

Le PRÉSIDENT: Oui, je crois que c'est une réunion importante. La majorité des membres du Comité appartient à un parti qui, même s'il est de l'opposition

à l'heure actuelle, compte dans ses rangs la plus forte proportion de l'élite intellectuelle du pays; c'est un fait généralement reconnu. Or, ce parti tient une réunion aujourd'hui.

J'aimerais maintenant avoir l'avis du Comité sur la façon de procéder. J'ai une proposition à vous faire. Il y a un certain nombre d'articles du bill qui, à mon avis, ne prêtent pas à discussion et que nous pourrions étudier rapidement. Pour hâter les choses, et en raison du peu de temps qui nous est alloué ce matin, nous pourrions peut-être commencer par les parties non contentieuses du bill et demander des explications à ce sujet aux fonctionnaires du ministère. Lors de la prochaine réunion, nous pourrions étudier les articles qui entraîneront de plus longues discussions. Est-ce que le Comité approuve cette proposition?

Le sénateur BRUNT: Est-il possible d'avoir une courte explication sur l'objet du bill en général?

Le PRÉSIDENT: Le bill propose des modifications à différents articles de la loi qui n'ont aucun rapport entre eux. On ne peut pas donner d'explication générale, car le bill n'a pas de but général si ce n'est de modifier des articles qui traitent de questions différentes.

Le sénateur MACDONALD: Pour le bénéfice de ceux qui ne connaissent pas la loi à l'étude, serait-il possible d'entendre un exposé sur la portée générale et les clauses de la Loi sur la marine marchande telle qu'elle est à l'heure actuelle et d'obtenir certains renseignements utiles dans ce domaine. Pour ma part, je ne suis pas versé dans les affaires maritimes et je ne comprends pas la loi actuelle.

Le sénateur ASELTINE: Vous la comprendrez probablement avant la fin de nos délibérations.

Le PRÉSIDENT: Il me semble que c'est là une proposition sensée. Le Comité est-il d'avis que nous commençons par un exposé général sur la signification et la portée de la loi dans son ensemble? M. Baldwin, sous-ministre des Transports et un de ses collègues pourraient nous donner un court exposé qui servira de base à nos délibérations.

M. J. R. Baldwin, sous-ministre, ministère des Transports: Monsieur le président, je veux vous donner soit un court exposé, soit de très longues explications. J'essaierai d'être bref, si c'est possible, car il s'agit d'une loi de plusieurs centaines de pages et elle touche à tout ce qui se rapporte aux opérations de la marine marchande au Canada. Pour cette raison et par suite de la grande variété des sujets dont elle traite, il serait très long de faire un exposé complet de cette loi. Elle traite, par exemple, de l'inscription et de l'enregistrement des bâtiments, de la délivrance des permis, de l'inspection des navires pour fins de sécurité, des questions qui se rapportent au nom, à la nationalité et au pavillon des navires ainsi que des hypothèques qu'on peut prendre sur les navires.

Le sénateur MACDONALD: La loi s'applique-t-elle seulement aux navires de haute mer ou seulement aux navires de lac?

M. BALDWIN: La loi s'applique aussi aux navires de haute mer.

Elle traite aussi des normes qui régissent la délivrance de permis et de certificats aux marins et aux mécaniciens de toutes classes; de la désertion, des naufrages, de l'apprentissage, de l'embauchage des gardiens de port. Il y a une partie qui traite des marins malades et des hôpitaux de marine; il y a d'autres parties qui traitent du pilotage, de la sécurité et de l'inspection des navires pour fins de sécurité, des lignes de charge, de la convention internationale sur les lignes de charge, de la sécurité des passagers et de l'équipage, de l'état de navigabilité. La loi contient aussi des dispositions relatives au sauvetage, aux

pertes maritimes, aux phares, bouées et balises ainsi que des dispositions relatives à la navigation, aux collisions, aux limitations en fait de responsabilité et à beaucoup d'autres questions.

Cette énumération vous donne une idée de la portée de cette loi et, comme ce n'est pas seulement un statut relatif à la structure d'un service mais un statut qui concerne la gestion de ce service, il y a de nombreux règlements concernant son application dans les différents domaines que je viens de mentionner.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions d'ordre général à poser au sujet de l'exposé de M. Baldwin? Comme je l'ai déjà dit, M. Baldwin est sous-ministre des Transports et c'est son ministère qui est chargé de l'application de la Loi sur la marine marchande. Si vous n'avez pas de questions à poser, êtes-vous prêts à adopter la méthode que j'ai proposée et à étudier maintenant les parties du bill qui ne sont pas contentieuses?

Le sénateur EULER: Je crois qu'il y a ici plusieurs personnes qui sont plutôt intéressées à l'étude des articles contentieux.

Ne pourrions-nous pas nous attaquer à ces articles tout de suite pendant que ces personnes sont présentes?

Le PRÉSIDENT: Je le regrette; mais, comme je l'ai déjà fait remarquer, nous avons très peu de temps. Je ne crois pas que nous puissions étudier convenablement ces articles ce matin.

Le sénateur ASELTINE: Vous avez proposé que nous commençons par les articles non contentieux.

Le PRÉSIDENT: Voyons si nous ne pourrions pas disposer de ces articles.

Le sénateur ASELTINE: Et plus tard nous étudierons les autres articles.

Le PRÉSIDENT: Oui, à une autre réunion.

Le sénateur EULER: Vous procédez de cette façon, parce que nous avons très peu de temps à notre disposition ce matin.

Le PRÉSIDENT: Oui.

Le sénateur EULER: Très bien.

Le sénateur MACDONALD: Je suis très surpris de voir autant de personnes présentes, monsieur le président. Je ne sais pas si la chose pourrait nous aider, mais je suis plutôt curieux de connaître le nom de ces personnes et de savoir en quoi elles s'intéressent à la marine marchande.

Le PRÉSIDENT: A part les fonctionnaires du ministère, les deux principaux intéressés qui sont ici et qui ont demandé à témoigner sont M. C. T. Mearns, directeur général de la *Shipping Federation of Canada*, et M. J. P. Boyle, président de la *Canadian Overseas Shipping Limited*. De plus, il y a d'autres personnes dont j'ai le nom ici: le capitaine P. N. Bolger, surintendant des opérations maritimes de la *McLean Kennedy Limited*; M. L. N. Outram, surintendant général de la *Canadian Pacific Steamships, Limited*; le capitaine R. V. Youd de la *Cunard Steamship Company Limited*, Montréal; M. E. M. Strang, directeur de l'exploitation, *Saguenay Shipping Limited*; M. P. V. O. Evans, directeur adjoint de la *Furness, Withy and Company Limited*, Montréal; M. Herbert Colley, président de la *Colley Motorships Limited*; le capitaine Erik Ehrlander, surintendant des opérations maritimes de la *Swedish American Line* pour le Canada et les Grands lacs; M. B. W. Corbett, directeur de la *March Shipping Agency* et aussi représentant de la *Poseidon Lines* et autres compagnies. Nous avons aussi avec nous M. S. S. Brock, vice-président (exploitation) de la *Canadian Overseas Shipping Limited* de Montréal et représentant *Fjell-Orange Lines*, *Fjell Line*, *Swedish Chicago Line*, *Norwegian American Line* et *Niagara Line*.

Il y a peut-être d'autres représentants, mais je n'ai pas leur nom. Y a-t-il des représentants d'autres organismes qui veulent que leur nom soit inscrit parmi ceux des personnes présentes?

Comme vous pouvez le constater, messieurs, il y a une forte somme de travail qui nous attend si nous devons entendre toutes ces personnes.

Le sénateur MACDONALD: Monsieur le président, je n'ai pas remarqué si vous aviez donné le nom d'un représentant des marins. Quand M. Baldwin a énuméré les différents articles de la loi, il a mentionné des questions qui intéressent les marins d'une façon particulière. Y a-t-il une personne qui les représente?

Le sénateur BRUNT: Peut-être que les modifications proposées ne se rapportent pas à des articles qui concernent le syndicat des marins.

M. BALDWIN: Je ne crois pas qu'il y ait des modifications qui se rapportent à cet organisme.

Le sénateur BRUNT: S'il y en avait, les marins n'auraient pas de représentant ici.

Le sénateur EULER: Ont-ils reçu un avis de convocation?

Le PRÉSIDENT: Pour autant que je sache, aucune observation n'a été soumise jusqu'à présent par le *Canadian Seamen's Union*. J'ai oublié un nom, et c'est le nom d'une personne qui n'est pas ici. Elle nous a écrit pour nous dire qu'elle aurait un exposé à faire lors d'une prochaine réunion. Il s'agit de M. Paul Lajoie, de Montréal, qui représente plusieurs intéressés. Peut-être qu'il représente les marins.

Comme notre temps est très limité ce matin, je ne crois pas que nous pourrions discuter à fond les questions contentieuses. Le Comité est-il d'accord pour commencer par les articles qui ne prêtent pas à discussion?

Le sénateur EULER: Les représentants du syndicat des marins ont-ils été avisés?

Le PRÉSIDENT: Personne n'est avisé, monsieur le sénateur, si ce n'est par les moyens de publicité ordinaires qui annoncent que le comité étudiera tel ou tel bill. Comme nos réunions dureront probablement plusieurs semaines, je crois que le public sera bien informé du fait que le Comité est à étudier ce bill.

Le sénateur EULER: Je voulais simplement savoir si les marins ont été avisés. Ils peuvent être intéressés à cette question.

Le PRÉSIDENT: Monsieur le sénateur, ce n'est pas la pratique d'aviser qui que ce soit en particulier qu'un comité doit étudier tel ou tel bill.

Le sénateur EULER: Très bien, j'ai la réponse à ma question.

Le PRÉSIDENT: Nous commencerons par les articles non contentieux, mais nous le ferons à une condition. Il peut y avoir des articles qui, à première vue, nous semblent non contentieux. Mais, si l'un des nombreux représentants qui sont ici présents nous dit que tel article est contentieux, nous le réserverons pour les prochaines séances.

Le sénateur BRUNT: Les représentants désireront peut-être faire connaître leur point de vue sur ces questions contentieuses.

Le sénateur KINLEY: Si nous rencontrons des articles de ce genre, nous pouvons les mettre de côté pour les reprendre plus tard.

Le PRÉSIDENT: Même si nous acceptons ce matin un article que nous jugeons non contentieux, nous devons nous réserver le droit d'y revenir si nous découvrons plus tard qu'il est en réalité contentieux.

Si vous consentez à procéder de cette façon, je dois vous dire que j'ai jeté un coup d'œil rapide sur le bill.

L'article 2 et l'article 4 qui lui est connexe, traitent de la façon d'inscrire les actes de vente et les hypothèques sur les navires. Il semble que ces articles décrivent simplement la manière de faire ces enregistrements. Le bill n'apporte que de légères modifications à ces articles.

Y a-t-il une des personnes présentes qui a des remarques à faire sur les articles 2 et 4? Sinon, nous considérerons que ces articles ne sont pas contentieux pour le moment et nous poursuivrons notre étude. Je prierais M. Baldwin ou un autre fonctionnaire de nous expliquer l'article 2 et en même temps, peut-être, l'article 4.

M. BALDWIN: Si vous le voulez bien, M. Guthrie de la Division des règlements de la marine vous expliquera ces articles.

M. GUTHRIE: Les articles 1, 2 et 4 traitent de la même question et ils se rapportent à l'inscription. Ils ont pour objet d'assurer l'hypothèque du constructeur avant l'immatriculation. Vous ne pouvez pas enregistrer une hypothèque avant que le navire lui-même ait été immatriculé. En conséquence, l'inscription assure une certaine sécurité pour l'argent qui est dépensé alors que les navires sont en construction. Au moment de l'immatriculation, toutes les hypothèques de constructeurs non libérées doivent être transférées dans le registre. On a constaté que la loi mentionne des hypothèques valides en vertu des lois provinciales, mais on a découvert après enquête qu'il n'y a aucune législature provinciale qui prévoit l'inscription d'une hypothèque prise sur des biens meubles qui ne sont encore qu'au stade des plans. Alors nous proposons simplement de supprimer cette mention. L'article premier du bill modifie la définition de l'expression "hypothèque de constructeur". Les articles 2 et 4 simplifient et allègent les articles de la loi qui ont trait à l'inscription des actes de ventes et des hypothèques.

Le sénateur BRUNT: Pourriez-vous nous donner des explications détaillées sur la façon de procéder pour l'inscription d'un navire? Je ne sais pas du tout comment se fait cette inscription.

M. GUTHRIE: Il faut faire une demande sur une formule spéciale et donner la jauge et les dimensions approximatives du navire. Ces chiffres peuvent être donnés d'après une série de plans avant la construction. Le constructeur doit faire inscrire son navire au port où le bâtiment sera construit ou au port le plus rapproché du chantier de construction. Vous ne pouvez pas inscrire un navire à Vancouver, si vous le bâtissez à Montréal; vous devez l'inscrire au bureau d'enregistrement le plus rapproché du chantier de construction.

Le sénateur BRUNT: Si vous construisiez un navire à Wiarton, dans le comté de Bruce, où le feriez-vous inscrire?

M. GUTHRIE: Au port d'enregistrement le plus rapproché de Wiarton.

Le sénateur BRUNT: A Owen Sound?

M. GUTHRIE: Oui. Si vous construisiez un navire à Collingwood, vous l'inscririez à Collingwood. Midland est aussi un port d'enregistrement. L'article 17 prescrit que, lorsque le navire a été construit et mesuré et que l'on demande son immatriculation, toute hypothèque de constructeur qui a été portée dans le livre d'inscription et qui n'a pas été libérée soit transférée dans le registre et devienne alors la première charge sur le registre.

Le sénateur BRUNT: En d'autres termes, si un vaisseau qui a été construit à Wiarton est enregistré à Owen Sound, le gage ou l'hypothèque sont enregistrés à Owen Sound et le navire doit être enregistré à Owen Sound?

M. GUTHRIE: Oui.

Le sénateur BRUNT: Et aussitôt que le navire est immatriculé, le gage ou l'hypothèque lient immédiatement le navire.

M. GUTHRIE: Exactement.

Le PRÉSIDENT: Je pourrais peut-être demander si un des représentants des organismes intéressés a des commentaires à faire sur cet article? Il s'agit du paragraphe premier de l'article premier du bill, qui fait ajouter les mots suivants: "d'un bâtiment inscrit". Le paragraphe premier de l'article premier est-il approuvé?

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): J'ai une question à poser en raison du fait que nous n'avons pas la loi au complet devant les yeux. Vous avez employé le mot "inscrit" et je remarque que le mot "immatriculé" est aussi employé dans le texte de la loi. Dois-je comprendre que le mot "immatriculé" s'applique au document qui donne le titre de propriété du navire et que le mot "inscrit" s'applique seulement à l'hypothèque.

M. GUTHRIE: Ces deux termes sont employés pour différencier les deux formalités de l'enregistrement. La deuxième formalité est l'enregistrement proprement dit et le mot "inscrit" est employé pour la première formalité afin d'éviter toute confusion. Quand un navire est immatriculé, il s'agit de l'enregistrement proprement dit.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): L'emploi du mot "inscrit" s'accorde avec les autres articles de la loi?

M. GUTHRIE: Oui. Nous l'employons en effet dans l'expression "inscrit avant l'enregistrement".

Le sénateur McKEEN: Si je comprends bien, les navires sont inscrits avant d'être immatriculés. Après que l'inscription est faite, l'immatriculation est faite dans le même ordre. L'inscription précède l'immatriculation.

M. GUTHRIE: La priorité de l'inscription est maintenue dans le registre d'immatriculation.

Le PRÉSIDENT: Je regrette que les exemplaires de la loi ne soient pas encore arrivés. Nous les attendons d'une minute à l'autre. Préférez-vous attendre que nous les ayons reçus pour étudier ces articles? Est-ce que je dois mettre la question aux voix? Le paragraphe premier de l'article premier est-il approuvé?

Le paragraphe premier de l'article premier est approuvé.

Le PRÉSIDENT: Évidemment, ces points seront étudiés de nouveau plus tard si nous jugeons la chose nécessaire.

L'article 2 porte sur les points suivants: Le droit de propriété d'un bâtiment inscrit demeure inchangé tant que l'acte de vente n'est pas enregistré. Le registraire inscrit l'acte de vente. L'article 2 est-il approuvé, sous réserve de la condition déjà mentionnée?

L'article 2 est approuvé.

Le PRÉSIDENT: Nous passons ensuite à l'article 4 qui a trait à la façon d'inscrire une hypothèque. L'article 4 annule et remplace les articles 45 et 46 de la loi et la note marginale se lit comme il suit: Un bâtiment inscrit peut-être hypothéqué; Formule d'hypothèque de constructeur et enregistrement; le registraire doit inscrire l'hypothèque de constructeur; Effet juridique de l'hypothèque de constructeur. Avez-vous des questions à poser au sujet de l'article 4?

Le sénateur BRUNT: L'expert du ministère pourrait-il nous donner une explication complète sur la partie de l'article 4?

M. GUTHRIE: On a trouvé que les termes actuels des articles 45 et 46 sont très obscurs. On les a simplifiés et rendus plus clairs. Les prescriptions concernant l'hypothèque de constructeur sont contenues dans l'article 45 et les prescriptions concernant le transfert dans le registre d'immatriculation sont contenues dans l'article 46.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que cette explication est satisfaisante, monsieur le sénateur?

Le sénateur BRUNT: Je remarque qu'il y a une formule prescrite pour une hypothèque de constructeur, la formule D. Il est aussi question d'acquittement, avez-vous une formule particulière dans ce cas?

M. GUTHRIE: La formule pour le transfert de l'hypothèque se trouve au verso de la formule D.

Le PRÉSIDENT: L'article 4 est-il approuvé sous condition?

Le sénateur MACDONALD: Monsieur le président, je trouve que vous avez très bien procédé pour l'article précédent, quand vous avez demandé si quelqu'un avait des remarques à faire.

Le PRÉSIDENT: Je demande la même chose au sujet de l'article 4. Les personnes présentes ont-elles des remarques à faire au sujet de l'article 4 du bill qui traite de la façon d'inscrire une hypothèque sur un navire et qui introduit certains changements dans le texte de la loi? L'article 4 est-il approuvé sous condition?

Le sénateur MACDONALD: Monsieur le président, je crois comprendre que parmi les personnes présentes, il y en a un bon nombre qui sont les avocats de diverses compagnies et il me semble qu'ils ont la compétence voulue pour traiter de ces articles s'ils jugent à propos, de le faire.

Le PRÉSIDENT: Ils sont libres de le faire, s'ils le désirent.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Monsieur le président, pourrions-nous sans inconvénient revenir à l'article 2 pendant quelques instants? A la fin du premier paragraphe de l'article 5 modifié, nous lisons ces mots:

"...et la propriété de ce bâtiment est réputée inchangée tant que l'acte de vente n'est pas enregistré."

Il s'agit d'une dérogation aux dispositions ordinaires de la loi, par statut, naturellement, et seulement dans le cas des navires; car la loi générale stipule que, quand un contrat est signé, le titre change. Y a-t-il une raison particulière pour imposer cette condition quand un titre doit être changé?

Le PRÉSIDENT: Je suppose que c'est le même principe que dans la vente des terrains. Vous pouvez signer un acte de vente de terrain; mais, tant que l'acte de vente n'est pas enregistré au bureau d'enregistrement, les tierces personnes n'en sont pas avisées légalement.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): C'est l'enregistrement qui constitue l'avis légal pour les tierces personnes, mais ce n'est pas ce que je lis ici. Je lis: "la propriété de ce bâtiment est réputée inchangée tant que l'acte de vente n'est pas enregistré". C'est une dérogation aux règles ordinaires. J'ai pensé que le ministère avait peut-être des raisons pour demander que ce règlement soit changé. Il ne semble pas en être ainsi dans le texte modifié de l'article 5.

Le PRÉSIDENT: M. Baldwin attire mon attention sur le fait qu'il n'y a aucun changement de principe. L'article de la loi qui est annulé par le présent bill se trouve à la page opposée, si le sénateur veut bien y jeter un coup d'œil. Il se lit comme il suit:

"sous réserve de l'application de l'alinéa d) de l'article 45, la propriété d'un tel bâtiment, en tant qu'elle importe à quelque disposition de la présente Partie concernant les bâtiments inscrits, est censée rester inchangée à moins que le bâtiment ne soit vendu et qu'un acte de vente approprié et régulièrement souscrit ne soit présenté au registrateur qui a inscrit le bâtiment."

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Oui, je comprends.

Le sénateur BRUNT: Alors un changement de possession ne signifie rien au moment où la possession change, c'est l'avis public du changement de propriétaire qui compte.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je désire simplement savoir ce qui en est. Je n'ai pas d'intérêt personnel dans la marine marchande, mais ce point peut intéresser les personnes qui font le commerce maritime.

Le sénateur MACDONALD: Je crois que l'observation du sénateur Connolly est très à point. Les termes du bill stipulent que la propriété du bâtiment "est réputée inchangée". Réputée par qui? S'il arrivait un accident en mer, je suppose que la partie au nom de laquelle le navire est inscrit serait responsable, qu'elle ait vendu le navire ou non.

M. BALDWIN: Un navire inscrit ne peut naviguer. Il doit être immatriculé avant d'être mis à la mer.

Le sénateur MACDONALD: L'accident pourrait survenir dans un port.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): L'alinéa *a*) de l'article 5 de la loi actuelle qui sera modifié par le paragraphe (1) de l'article 5, contient une condition qui doit être remplie pour que le transfert de titre soit valide. Je désire attirer l'attention sur ce point, car cela peut avoir de l'importance pour les avocats, des intéressés et peut-être pour le commerce maritime en général. Je ne crois pas que le changement ait le moindre inconvénient, si le ministère désire qu'il en soit ainsi.

Le sénateur McKEEN: En ce qui concerne les dommages-intérêts, à qui peut-on réclamer des dommages? Naturellement, on fait une réclamation au propriétaire du navire. Mais si on ne sait pas qui est propriétaire. De cette façon, le propriétaire est connu. C'est l'habitude de faire enregistrer immédiatement un acte de vente, autrement des réclamations peuvent être faites et l'ancien propriétaire ne sera pas protégé. Une fois que le navire est inscrit, aucune réclamation ne peut être enregistrée à l'égard d'un propriétaire.

Le sénateur MACDONALD: Mais, si une semaine s'écoule entre le moment de la signature de l'acte de vente et le changement réel de propriétaire par l'enregistrement de l'acte de vente, l'ancien propriétaire est-il toujours responsable?

Le sénateur McKEEN: La réclamation peut être faite à l'égard de l'ancien propriétaire et elle ne peut être enregistrée après que le navire a été inscrit au nom du nouveau propriétaire. Mais, le créancier hypothécaire peut prendre une garantie sur le navire pour se protéger aussi bien que pour protéger l'acheteur.

Le PRÉSIDENT: En réalité, tous ces points se rapportent à l'inscription de navires qui sont en voie de construction. Le paragraphe (1) de l'article 3 de la loi stipule que tout bâtiment sur le point d'être construit ou en voie de construction peut être inscrit en attendant l'immatriculation. Il n'est pas question d'accident en mer ou de rien de la sorte; il s'agit simplement du navire qui est en voie de construction.

Le sénateur MACDONALD: Mais, pendant que le navire est en voie de construction, il peut se produire un accident et la propriété du navire peut changer.

Le PRÉSIDENT: Sans que ce changement ait été inscrit.

Le sénateur MACDONALD: Sans qu'il ait été inscrit.

Le PRÉSIDENT: C'est certainement le vendeur qui doit voir à ce que l'acte soit enregistré le plus tôt possible, n'est-ce pas?

Le sénateur MACDONALD: Je crois que c'est aux gens de la marine marchande de décider ce point, mais je m'y connais dans d'autres domaines. Si je vends mon auto, par exemple, même si le changement de propriété n'est pas enregistré,

la personne qui achète l'auto est responsable de tout ce qui peut arriver après que je lui ai vendue.

Le sénateur BRUNT: Pourvu que vous puissiez prouver qu'il y a eu une vente authentique.

Monsieur le président, serait-il possible d'avoir l'avis d'un propriétaire de navire à ce sujet? Ce sont les propriétaires de navires qui sont réellement concernés dans cette matière.

Le PRÉSIDENT: J'aurais dû mentionner les noms de deux autres personnes présentes. Il s'agit du capitaine Andrews et du capitaine Wilson de la *Great Lakes Pilot Association*. Il est évident que les pilotes sont intéressés à certains articles de ce bill.

Le seul avocat dont j'ai le nom est M. Jean Brissette, qui est l'avocat de la *Shipping Federation of Canada*. Monsieur Brissette, auriez-vous quelques remarques à faire sur la question qui est à l'étude en ce moment, le changement de propriété au cours de la construction?

M. BRISSETTE: Non, monsieur le président, nous n'avons rien à dire sur cette question. Je peux faire remarquer que certaines des modifications qui se trouvent dans cette partie du bill ont été apportées à la demande des avocats qui plaident devant la Cour des avocats d'amirauté et qui se plaignaient de l'imprécision de quelques-uns des articles de la loi. En ce qui concerne la question à l'étude, c'est-à-dire l'enregistrement du titre, je pourrais faire remarquer que la question de la responsabilité, en cas de dommages causés par le navire ou en cas d'accident, n'a aucun rapport avec la modification projetée. Cette modification se rapporte seulement... mais il n'est peut-être pas réglementaire que je parle sur ce sujet.

Le sénateur BRUNT: Non, allez-y.

Le PRÉSIDENT: Nous désirons avoir tous les éclaircissements possibles, monsieur Brissette.

M. BRISSETTE: La modification projetée ne concerne que le titre de propriété et l'avis qui doit être émis pour que les tierces personnes sachent à qui appartient le titre. Je peux vous donner un exemple. Si un navire que l'on est en train de construire est inscrit au nom du chantier de construction pour la durée de la construction et s'il est ensuite vendu à la partie A, cette partie fera inscrire l'acte de vente pour indiquer que le navire est à son nom. Si, avant que l'acte de vente soit inscrit, le propriétaire du chantier de construction (mais naturellement nous n'avons pas au Canada de ces propriétaires malhonnêtes) vendait le même navire à un autre, le premier des deux acheteurs qui fera inscrire le titre acquerra effectivement le titre de propriété, mais celui qui a été victime d'une fraude pourra prendre une action en dommages-intérêts contre le chantier de construction.

Le PRÉSIDENT: Comme on peut actionner un homme qui vend une propriété à deux personnes.

M. BRISSETTE: C'est exactement le même principe qui est appliqué dans la province de Québec en ce qui concerne l'enregistrement des titres de propriété des immeubles. Vous avez exactement la même situation. Il ne s'agit pas de la responsabilité. Il s'agit simplement de l'enregistrement du titre. Cet enregistrement donne à la personne au nom de laquelle le titre est inscrit le plein droit de propriété même si ce titre peut avoir été vendu auparavant à quelqu'un d'autre qui ne l'a pas fait inscrire.

Le sénateur MONETTE: Mais les deux cas sont-ils absolument identiques? Supposons que l'acheteur attende deux mois avant de faire inscrire son titre, entre la date de l'achat et la date de l'inscription l'acheteur qui n'a pas fait faire l'inscription est en fait le propriétaire d'après la loi de la province de Québec. Tout ce qui peut arriver dans l'intervalle, comme des dommages causés par le navire, devra être réclamé de l'acheteur, même s'il n'a pas fait faire

l'inscription. Pour en venir au point soulevé par le sénateur Connolly, il s'agit de savoir si la vente n'est effective qu'au moment où le navire est inscrit.

Pour résumer, l'acheteur est le propriétaire et il est responsable de tous les dommages causés, même s'il n'a pas fait enregistrer son titre de propriété; mais, si, par suite d'une fraude du propriétaire original, il y a un second acheteur qui fait inscrire son titre, ce second acheteur est le propriétaire du navire et non pas le premier acheteur. Mais, dans l'intervalle, le premier acheteur a le titre de propriété aux yeux du public et, si le navire cause des dommages, il en est responsable, d'après le bill.

M. BRISSETTE: En effet. Mais le bill ne touche pas du tout à la question de la responsabilité. En réalité, c'est celui qui exploite un navire qui en a la responsabilité. Mais il y a une autre protection. La victime d'un accident causé par un navire aura toujours un droit de recours contre la chose elle-même, c'est-à-dire contre le navire. C'est un droit de recours contre le navire, quel qu'en soit le propriétaire, et ce droit peut s'exercer par la saisie du navire.

Le sénateur MONETTE: Mais que faites-vous des dommages causés aux autres parties?

M. BRISSETTE: La partie qui subit des dommages, quelle qu'elle soit, aura un droit "réel" contre le navire. Les passagers, le propriétaire et les propriétaires de la cargaison du navire qui a subi des dommages ont un droit de recours contre le navire responsable de la collision, quel qu'en soit le propriétaire.

Le sénateur MONETTE: Mais ils ont un droit "personnel" contre l'acheteur, même si ce dernier n'a pas fait inscrire le navire?

M. BRISSETTE: Dans ce cas, la victime, pour l'exercice de son droit personnel, devra prouver que le dommage lui a été causé par telle personne ou par ses employés. En ce cas, c'est la doctrine juridique du *respondent superior* qui s'applique.

Le sénateur MONETTE: Mais l'article 5 modifié par l'article 2 du bill dit ce qui suit:

"L'acte de vente relatif à un bâtiment inscrit qui est vendu doit être produit auprès du registrateur au port où le bâtiment est inscrit, et la propriété de ce bâtiment est réputée inchangée tant que l'acte de vente n'est pas enregistré"

En conséquence, si la propriété est inchangée, elle appartient toujours au propriétaire original ou au constructeur et une personne qui achète le navire et le met à la mer peut ne pas être reconnue comme le propriétaire si son navire cause des dommages.

M. BRISSETTE: Elle ne serait pas considérée comme le propriétaire au point de vue du titre, mais elle serait tenue responsable en raison du fait qu'elle était l'exploitant au moment de l'accident.

Le PRÉSIDENT: En d'autres termes, la réclamation à l'égard de cette partie ne serait en aucune façon fondée sur le fait qu'elle est ou non le propriétaire inscrit, mais sur le fait qu'elle a causé des dommages.

M. BRISSETTE: C'est exact.

Le sénateur BRUNT: Ne s'agit-il pas de réclamations qui seraient faites alors qu'un navire est en construction, car l'article en question porte le mot "inscrit", non le mot "immatriculé"?

M. BRISSETTE: Il y a une période où le navire est en mer avant l'immatriculation, au cours des voyages d'essai.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): J'ai l'impression que nous sommes en train de faire une étude approfondie sur la responsabilité en cas d'accident à la personne ou de dommages à la propriété, mais il y a un autre point sur lequel j'aimerais revenir. Prenons le cas où un navire aurait été vendu deux

fois et que le premier acheteur aurait seulement signé le contrat, tandis que le deuxième acheteur aurait signé le contrat et l'aurait fait enregistrer. En d'autres termes, la partie lésée aurait signé le contrat, mais ne l'aurait pas fait enregistrer. En vertu de la loi, indépendamment de cet article, la partie lésée n'a pas seulement un recours en dommages fondé sur la fraude, mais elle a aussi un recours fondé sur le fait qu'elle a signé un contrat, et elle pourrait, si elle peut le prouver, plaider qu'elle a pu signer son contrat de vente, et que, de fait, à ses yeux et aux yeux de l'ancien propriétaire, elle a acquis le titre de propriété du navire. En vertu de l'article projeté, elle ne pourra pas se servir de cet argument. Sa réclamation doit être une réclamation de dommages-intérêts et pas autre chose. Mais, en vertu de la loi ordinaire qui s'applique à la vente des terrains ou des biens meubles, elle pourrait aussi faire l'autre réclamation fondée sur le contrat et elle en est privée en raison de la façon dont l'article de ce bill est maintenant formulé.

Le sénateur BRUNT: Mais on a toujours procédé de cette façon.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je ne le crois pas, car l'alinéa a) de l'article 5 de la loi actuelle ne concerne plus maintenant que le propriétaire. A part de signer un contrat de vente, il est absolument nécessaire de faire inscrire le titre de propriété et, si vous ne le faites pas, vous n'avez aucun droit. Je vais peut-être un peu trop loin dans ce sens, mais je doute que vous ayez le droit, en vertu du contrat, de réclamer...

Le sénateur MACDONALD: De réclamer le navire.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je crois que votre titre n'existe plus. Je crois qu'il n'y a plus de possibilité de recouvrer votre titre.

Le sénateur MACDONALD: Le sénateur Connolly a parlé de la vente d'un terrain. Mais, s'il y a une vente de terrain et que l'acte est enregistré, alors l'acheteur subséquent acquiert un titre valable sur le terrain sans avis. Supposons qu'un terrain soit vendu à A et que A ne fasse pas enregistrer l'acte de vente et que le même terrain soit vendu à B et que B fasse enregistrer l'acte de vente. Un acheteur subséquent qui achète le terrain de B acquiert un titre valable sur le terrain sans avis.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Oui, mais la partie lésée, dans ce cas, présente au premier propriétaire une réclamation qui est fondée, non seulement sur les dommages, mais sur une violation du contrat.

Le sénateur MACDONALD: Et il ne pourrait pas le faire d'après l'article projeté?

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je ne le crois pas. Cependant, il se peut que cet arrangement soit parfaitement satisfaisant pour l'industrie maritime. S'il en est ainsi, je n'ai pas d'objections.

Le PRÉSIDENT: Monsieur le sénateur Connolly, est-ce que la situation n'est pas la suivante? Je prends l'exemple d'un terrain dans la province de Québec. Supposons que l'acheteur A passe un acte de vente qu'il n'a pas fait enregistrer et que le propriétaire B passe un acte de vente qu'il a fait enregistrer. A n'est-il pas libre d'aller devant les tribunaux pour demander que la vente faite à B soit rayée du registre et que la sienne le remplace? N'est-ce pas le même cas qui se présente ici?

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je ne le crois pas. L'article dit que la propriété sera réputée inchangée tant que l'acte de vente ne sera pas enregistré. Je pense que le tribunal pourrait rectifier la chose, s'il est prouvé qu'il y a eu une fraude de ce genre.

Le sénateur MACDONALD: Permettez-moi de me servir du même exemple pour la province d'Ontario. Supposons que A vende à B et que B ne fasse pas enregistrer l'acte de vente et que A vende ensuite la même propriété à C

et que C n'a pas eu connaissance de la vente à B, B ne peut pas ne pas faire annuler l'acte de vente de C, parce que C a acheté sans savoir que la vente avait déjà été faite à B.

Le sénateur BRUNT: Il n'y a pas de doute que c'est une très bonne raison qui a motivé cette modification. J'aimerais à connaître l'opinion de M. Baldwin à ce sujet.

Le sénateur MACDONALD: Puis-je poser une simple question? Y a-t-il une limite de temps pour l'enregistrement? Je sais que, dans l'Ontario, une vente ordinaire de biens doit être enregistrée au cours des cinq jours qui suivent la vente.

Le sénateur BRUNT: Non.

M. BRISSETTE: Dans le cas présent, il n'y a pas de limite, mais je puis vous assurer que, s'il y a eu vente et que nous avons l'acte de vente, nous le faisons enregistrer immédiatement. Ce que l'on fait, à mon avis, au cours de la période d'inscription c'est ce que l'on fait au cours de la période subséquente, quand le navire est enregistré. Dans ce cas aussi, le premier qui fait enregistrer son titre ou l'acte de vente est celui qui a un titre valable, même si un autre avait un acte de vente qu'il avait négligé de faire enregistrer.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Baldwin, avez-vous des remarques à faire à ce sujet?

M. BALDWIN: Monsieur le président, je ne crois pas qu'il y ait rien à ajouter en ce qui concerne le principe en cause. Quant à ce qui a été dit au sujet du but de cet article, je peux seulement compléter ce qui a été dit en disant que nous n'avons pas eu l'intention, en proposant cette modification, de changer en quoi que ce soit le principe qui est énoncé dans l'alinéa a) de l'article 5 de la loi actuelle. Le texte de la modification a été rédigé par le ministère de la Justice d'après nos directives et de façon à répondre au désir des avocats de ce ministère qui voulaient que cet énoncé soit plus clair, mais le principe n'a pas été changé.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est-il satisfait de l'article 2? En fait, nous avons déjà approuvé temporairement l'article 2.

Pouvons-nous passer à l'article 4 maintenant? Les personnes présentes ont-elles des remarques à faire au sujet de l'article 4 en plus de ce qui a déjà été dit? Si je comprends bien la question, l'article 4 ne fait que simplifier la manière d'enregistrer une hypothèque sur un navire. Approuverons-nous l'article 4 sous condition?

L'article 4 est approuvé.

—Article 5: Droits d'examen et de transcription du registre, etc.

Le PRÉSIDENT: L'article 5 se rapporte simplement aux droits à payer pour examiner le registre ou obtenir des copies d'inscriptions sur le registre. Y a-t-il des représentants des parties intéressées qui ont des objections à formuler à ce sujet? Cet article prévoit une augmentation des droits relatifs aux inspections et aux transcriptions d'inscriptions faites sur les registres.

Le sénateur ASELTINE: Il y a actuellement un droit de 25 cents.

Le PRÉSIDENT: Oui. Voulez-vous qu'un représentant du ministère nous expose la nécessité de l'article 5? Quelqu'un aurait-il la bonté de nous fournir des explications à ce sujet?

M. GUTHRIE: A l'heure actuelle, contre le paiement d'un droit de 25 cents, vous pouvez examiner le registre de la même façon que vous pouvez chercher le titre de propriété d'un terrain et, pour la somme de 25 cents, vous pouvez avoir une copie certifiée d'un document du registre. Les receveurs de douanes de tout le pays, qui sont, d'office, registrateurs de navires, peuvent passer deux heures à recopier le certificat d'enregistrement d'un navire ou d'une douzaine de navires et le droit est limité au montant de 25 cents par copie. Nous voulons

seulement être un peu plus réalistes. Le montant que nous voulons exiger est moindre que le montant qui est demandé en Grande-Bretagne et aux États-Unis pour le même travail.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe (2) de l'article 5 ne fait qu'ajouter les mots "ou livre d'inscription" pour que l'article soit d'accord avec les autres articles que nous avons déjà approuvés?

M. GUTHRIE: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: A moins que certaines personnes intéressées n'aient des remarques à faire, approuvons-nous l'article 5 sous condition?

L'article 5 est approuvé.

—Article 13: Ordre de paiement à une municipalité.

Le PRÉSIDENT: Nous devons laisser de côté plusieurs articles qui sont probablement très intéressants. Je crois que nous pouvons passer à l'article 13, qui traite du paiement des amendes aux municipalités et qui, à mon avis n'est pas contentieuse. Un des experts du ministère peut-il nous expliquer la raison de la modification proposée?

M. BALDWIN: Je demanderais au capitaine F. S. Slocombe, chef de la Division nautique, de nous parler de cette question.

Le capitaine F. S. Slocombe: L'article 491 a pour objet d'encourager la police locale et les autorités locales en général à faire respecter les dispositions de la Loi sur la marine marchande et les exigences de cette loi en ce qui concerne les petits navires à moteur. Messieurs les sénateurs savent sans doute qu'il y a eu une augmentation considérable du nombre des navires à moteur et qu'il y a des amateurs de vitesse qui conduisent leur bateau d'une façon imprudente et dangereuse pour les autres. Au cours des années, on a tenté de réprimer ces mauvaises habitudes, mais les autorités locales avaient l'impression que seule la Gendarmerie royale du Canada avait le droit de faire appliquer la loi et, naturellement, il n'y avait pas assez de gendarmes pour tout le pays. Le peu d'empressement de la part des autorités locales à poursuivre les contrevenants sur ce point a été attribué au fait que les amendes devaient être payées au gouvernement fédéral. La modification prévoit que, là où un magistrat impose une amende, il peut ordonner que l'amende soit versée aux autorités locales qui intentent la poursuite.

Le sénateur BRUNT: Pourquoi ne pas obliger les contrevenants à payer l'amende aux autorités locales?

Le sénateur POWER: Vous avez substitué l'autorité municipale au dénonciateur.

Le capitaine SLOCOMBE: C'est un nouvel article, l'article 491 A.

Le PRÉSIDENT: Si les sénateurs ont la loi sous les yeux je leur demanderai de se référer à l'article 491, qui se lit comme il suit:

Toutes les amendes recouvrées sous l'autorité de la présente Partie doivent être versées au ministre des Finances qui les porte au crédit du Fonds du revenu consolidé du Canada; mais le gouverneur en conseil peut, s'il le juge à propos, autoriser la remise d'une partie de l'amende au dénonciateur si ce dernier n'est pas un inspecteur de navires à vapeur.

L'article 491 A dit seulement que, dans le cas d'une poursuite par les autorités locales, le juge peut ordonner que l'amende soit payée à l'autorité qui a intenté la poursuite.

Le sénateur POWER: En d'autres termes, vous substituez la municipalité à l'agent de police. Si la plainte était déposée par un agent de police, celui-ci avait droit à une partie de l'amende et vous enlevez l'amende à ce dernier pour la donner à la municipalité.

Le PRÉSIDENT: Une partie de l'amende peut encore être remise au dénonciateur.

Le sénateur REID: Quelques municipalités ont les services de la Gendarmerie royale du Canada. Dans ma ville, nous payons l'agent de police pour poursuivre les délinquants, pourquoi n'aurions-nous pas droit à l'amende?

Le PRÉSIDENT: Cet article vous semble-t-il raisonnable, messieurs les sénateurs?

Le sénateur BRUNT: Oui, excepté qu'il devrait être obligatoire. L'amende devrait toujours être remise à la municipalité.

Le PRÉSIDENT: Ne pensez-vous pas que c'est la même chose que s'il était obligatoire? Si le tribunal a le droit de le faire, j'imagine qu'il le fera invariablement.

Le sénateur McKEEN: Il n'y a pas d'objection de la part du ministre des Finances, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: L'article 13 est-il approuvé sous condition?

L'article 13 est approuvé.

Le PRÉSIDENT: Il est maintenant midi. Je dois présenter des excuses à toutes les personnes qui sont venues ici pour représenter divers organismes intéressés et qui n'ont pas eu la chance de se faire entendre ce matin. L'assemblée est-elle consentante à ajourner pour se réunir de nouveau mardi prochain à 11 heures du matin et est-elle prête à passer toute la journée à étudier ce bill et à se réunir jeudi matin aussi?

Les SÉNATEURS: Nous sommes d'accord.

Sur quoi, le Comité s'ajourne pour se réunir mardi le 10 février à 11 heures du matin.

Deuxième session de la vingt-quatrième législature

1959

SÉNAT DU CANADA



DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Auquel a été renvoyé le Bill S-3, intitulé: Loi modifiant
la Loi sur la marine marchande du Canada

Président: L'honorable ADRIAN K. HUGESSEN

Fascicule 2

SÉANCE DU MARDI 10 FÉVRIER 1959

TÉMOINS:

M. J. R. Baldwin, sous-ministre des Transports; le capitaine John Andrews, président de l'Association des pilotes du Canada pour les Grands lacs; M. James P. Boyle, président de *Shipping Limited*; M^e Jean Brisset, avocat de la *Shipping Federation of Canada*; le capitaine J. E. Matheson, directeur général adjoint de la *Shipping Federation of Canada*; M. W. J. Fisher, directeur général de l'Association canadienne des propriétaires de navires; M. O. S. Booth, sous-ministre adjoint des Transports; le capitaine F. S. Slocombe, chef de la Division nautique du ministère des Transports.

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: L'honorable ADRIAN K. HUGESSEN

Les honorables sénateurs

*Aseltine	Gershaw	Méhot
Baird	Gladstone	Molson
Beaubien	Gouin	Monette
Bishop	Grant	Paterson
Bouffard	Haig	Pearson
Bradley	Hardy	Power
Brunt	Hayden	Quinn
Buchanan	Horner	Raymond
Campbell	Hugessen	Reid
Connolly (<i>Halifax-</i>	Isnor	Robertson
<i>Nord</i>)	Jodoin	Roebuck
Connolly (<i>Ottawa-</i>	Kinley	Smith (<i>Queens-</i>
<i>Ouest</i>)	Lambert	<i>Shelburne</i>)
Dessureault	Lefrançois	Stambaugh
Emerson	*Macdonald	Véniot
Euler	McGrand	Vien
Farris	McKeen	Wood
	McLean	Woodrow—(48)

Membres, 50

(Quorum, 9)

**Membre d'office.*

ORDRE DE RENVOI

MERCREDI 28 janvier 1959.

Extrait des Procès-verbaux du Sénat.

“Conformément à l’ordre du jour, l’honorable sénateur Aseltine propose, avec l’appui de l’honorable sénateur Brunt, que le Bill S-3, intitulé: “Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada”, soit maintenant 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 Aseltine propose, avec l’appui de l’honorable sénateur Emerson, que le bill soit renvoyé au comité permanent des transports et communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.”

Le greffier du Sénat,

J. F. MacNEILL.

PROCÈS-VERBAL

MARDI 10 février 1959.

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et communications se réunit à 11 heures du matin.

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen, *président*, Aseltine, Beau-bien, Bishop, Bradley, Brunt, Buchanan, Campbell, Connolly (*Ottawa-Ouest*), Gladstone, Horner, Isnor, Macdonald, McKeen, Pearson, Power, Reid, Smith (*Queens-Shelburne*) et Stambaugh.—(19)

Aussi présents: M. E. Russell Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire. Les sténographes officiels du Sénat.

Le bill S-3, intitulé: Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, est de nouveau examiné, article par article.

Les témoins suivants prennent la parole pour expliquer le bill: M. J. R. Baldwin, sous-ministre des Transports;

Le capitaine John Andrews, président de l'Association des pilotes du Canada pour les Grands lacs;

M. James P. Boyle, président de *Shipping Limited*;

M^e Jean Brisset, c.r., avocat de la *Shipping Federation of Canada*;

Le capitaine J. E. Matheson, directeur général adjoint de la *Shipping Federation of Canada*.

A une heure de l'après-midi, le Comité suspend ses délibérations.

A 2 heures et quart, la séance est reprise.

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen, *président*; Aseltine, Brunt, Buchanan, Campbell, Connolly (*Ottawa-Ouest*), Gladstone, Isnor, Macdonald, McKeen, Méthot, Pearson, Power, Reid et Smith (*Queens-Shelburne*).—(15)

Aussi présents: M. E. Russell Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire. Les sténographes officiels du Sénat.

Ledit bill est de nouveau examiné article par article.

Les témoins suivants prennent la parole pour expliquer le bill: M^e Jean Brisset, c.r., avocat de la *Shipping Federation of Canada*;

M. W. J. Fisher, directeur général de l'Association canadienne des propriétaires de navires;

Le capitaine John Andrews, président de l'Association des pilotes du Canada pour les Grands lacs;

M^e Paul Gérin-Lajoie, avocat, qui représente l'Association des pilotes pour le port de Québec et l'aval, les Pilotes unis de Montréal, la Corporation des pilotes du port de Montréal et la Corporation des pilotes du Saint-Laurent (Kingston-Ottawa);

M. O. S. Booth, sous-ministre adjoint des Transports;

Le capitaine F. S. Slocombe, chef de la Division nautique du ministère des Transports.

L'examen du bill est interrompu.

A 6 heures du soir, le Comité s'ajourne au jeudi 12 février 1959, à 10 heures et demie du matin.

Certifié conforme.

*Le secrétaire du Comité,
Gérard Lemire.*

LE SÉNAT
COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS
TÉMOIGNAGES

OTTAWA mardi 10 février 1959.

Le Comité permanent des transports et communications, auquel a été renvoyé le bill S-3, intitulé: Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, se réunit à 11 heures du matin.

Le sénateur A. K. Hugessen occupe le fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, nous avons parmi nous un certain nombre de personnes qui sont prêtes à témoigner devant notre Comité. Avant l'audition des témoins, je devrais lire un télégramme adressé au Comité:

Ottawa (Ontario), le 10 février 1959. Comité permanent du Sénat, Transports et communications.

Sujet: Bill modifiant Loi sur la marine marchande du Canada.

A cause du mauvais temps, impossible d'assister à la séance de ce matin. La *Dominion Marine Association* appuie fortement le Bill car celui-ci permettra d'exempter les navires domestiques du paiement obligatoire des droits de pilotage dans les régions où ils ne requièrent pas de pilotes, et assurera au gouvernement la possibilité d'établir sur les Grands lacs, pour les vaisseaux étrangers, un mode de pilotage approprié.

John J. Mahoney, Directeur,
Dominion Marine Association.

J'ai ici une lettre que m'a adressée M^e Léopold Langlois, avocat, de la société Langlois, Lord et Pinsonnault. Il dit qu'il représente la *Canadian Merchant Service Guild* et désire avoir l'occasion de témoigner devant le Comité, au sujet des articles 8, 9, 10 et 11, qui intéressent particulièrement ses clients. M^e Langlois est-il ici?

M^e LANGLOIS: Oui.

Le PRÉSIDENT: Si je ne me trompe, le capitaine Andrews, président de l'Association des pilotes du Canada pour les Grands lacs, est ici et désire présenter un exposé. Sauf erreur, le capitaine Andrews et son association ne sont pas représentés par un avocat, et, comme le Comité le sait, nous sommes toujours très délicats à l'endroit des gens qui ne sont pas représentés de la sorte ici.

Messieurs, vous vous le rappelez sans doute, lors de notre dernière réunion, nous nous sommes occupés de certains articles non litigieux du bill que nous avons provisoirement approuvés, mais je propose, puisque nous avons ici tous ces témoins, que nous étudions immédiatement ces parties du bill que je pourrais appeler litigieuses, et que nous entendions autant de témoins que possible pour les dispenser de se tenir ici jour après jour.

M. O. S. Booth, sous-ministre adjoint des Transports;

Le capitaine F. S. Slocombe, chef de la Division nautique du ministère des Transports.

L'examen du bill est interrompu.

A 6 heures du soir, le Comité s'ajourne au jeudi 12 février 1959, à 10 heures et demie du matin.

Certifié conforme.

*Le secrétaire du Comité,
Gérard Lemire.*

LE SÉNAT
COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS
TÉMOIGNAGES

OTTAWA mardi 10 février 1959.

Le Comité permanent des transports et communications, auquel a été renvoyé le bill S-3, intitulé: Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, se réunit à 11 heures du matin.

Le sénateur A. K. Hugessen occupe le fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, nous avons parmi nous un certain nombre de personnes qui sont prêtes à témoigner devant notre Comité. Avant l'audition des témoins, je devrais lire un télégramme adressé au Comité:

Ottawa (Ontario), le 10 février 1959. Comité permanent du Sénat, Transports et communications.

Sujet: Bill modifiant Loi sur la marine marchande du Canada.

A cause du mauvais temps, impossible d'assister à la séance de ce matin. La *Dominion Marine Association* appuie fortement le Bill car celui-ci permettra d'exempter les navires domestiques du paiement obligatoire des droits de pilotage dans les régions où ils ne requièrent pas de pilotes, et assurera au gouvernement la possibilité d'établir sur les Grands lacs, pour les vaisseaux étrangers, un mode de pilotage approprié.

John J. Mahoney, Directeur,
Dominion Marine Association.

J'ai ici une lettre que m'a adressée M^e Léopold Langlois, avocat, de la société Langlois, Lord et Pinsonnault. Il dit qu'il représente la *Canadian Merchant Service Guild* et désire avoir l'occasion de témoigner devant le Comité, au sujet des articles 8, 9, 10 et 11, qui intéressent particulièrement ses clients. M^e Langlois est-il ici?

M^e LANGLOIS: Oui.

Le PRÉSIDENT: Si je ne me trompe, le capitaine Andrews, président de l'Association des pilotes du Canada pour les Grands lacs, est ici et désire présenter un exposé. Sauf erreur, le capitaine Andrews et son association ne sont pas représentés par un avocat, et, comme le Comité le sait, nous sommes toujours très délicats à l'endroit des gens qui ne sont pas représentés de la sorte ici.

Messieurs, vous vous le rappelez sans doute, lors de notre dernière réunion, nous nous sommes occupés de certains articles non litigieux du bill que nous avons provisoirement approuvés, mais je propose, puisque nous avons ici tous ces témoins, que nous étudions immédiatement ces parties du bill que je pourrais appeler litigieuses, et que nous entendions autant de témoins que possible pour les dispenser de se tenir ici jour après jour.

D'après les considérations qui m'ont été soumises depuis la dernière réunion, et d'après mes entretiens avec le sous-ministre, les articles vraiment litigieux du bill se rapportent tous directement ou indirectement au pilotage, et ce sont les articles 8, 9, 10 et 11. Les membres du Comité veulent-ils que nous abordions immédiatement ces articles?

Le sénateur MACDONALD: Si je me souviens bien, monsieur le président, monsieur le sénateur Kinley voulait être là lorsque l'article 9 serait examiné.

Le PRÉSIDENT: Attendu que nous n'en arriverons pas aujourd'hui à une décision finale à ce sujet et que nous nous réunirons de nouveau jeudi matin, le sénateur Kinley pourra alors, s'il le désire, exposer son point de vue.

Le sénateur MACDONALD: Mais si nous interrogeons aujourd'hui les témoins sur l'article 9, il n'aura pas l'occasion de discuter avec eux cet article.

Le PRÉSIDENT: Plutôt que d'incommoder et d'embarrasser tous ces témoins, venus spécialement à cette fin, à choisir entre ce qui leur convient et ce qui convient au sénateur Kinley, il me semble difficile de satisfaire entièrement ce dernier. Il savait que nous nous réunissions ce matin.

Le sénateur MACDONALD: Je n'ai pas de texte devant moi, monsieur le président, mais je crois que nous avons laissé entendre au sénateur, sinon promis, que nous n'aborderions pas l'article 9 aujourd'hui. C'est cela, je crois.

Le sénateur MCKEEN: La réunion a été convoquée régulièrement, et je pense que les témoins devraient être entendus.

Le PRÉSIDENT: J'avais compris que la seule promesse faite au sénateur Kinley était que nous ne prendrions pas de décision définitive au sujet de l'article 9 avant qu'il eût eu la chance de dire ce qu'il pense.

Le sénateur MACDONALD: Je ne propose pas que nous retenions ici personne sans nécessité, mais je pensais que les gens qu'intéresse l'article 9 pourraient aussi être concernés par d'autres articles.

Le sénateur CAMPBELL: Quand les exposés seront présentés, vous constaterez, je pense, qu'ils traitent particulièrement de ce qui fait l'objet de l'article 9, c'est-à-dire des exemptions. Je suis certain que les témoignages que nous entendrons au cours du débat sur le pilotage en général couvriront toute la question et je ne pense pas, par conséquent, que le sénateur Kinley aura été lésé. Il prend intérêt au texte de l'article, mais celui-ci peut être débattu après l'audition des témoignages. Vous ne pouvez séparer les articles.

Le PRÉSIDENT: Tout ce dont le sénateur Kinley pourra se plaindre sera de n'avoir pas entendu aujourd'hui les témoignages. Il savait pourtant que le Comité se réunissait aujourd'hui.

Le sénateur BRUNT: L'article traite des exemptions à l'égard des droits et je crois que personne ne s'y opposera. Tout le monde serait content s'il n'y avait pas de droits à payer.

Le sénateur MACDONALD: Je ne sais pas ce que le sénateur Kinley avait en vue. Puis-je poser une question: les témoignages qui seront entendus ici aujourd'hui, le sénateur Kinley pourra-t-il en prendre connaissance jeudi?

Le PRÉSIDENT: Le sénateur Kinley pourra lire avant la réunion du Comité, jeudi, les témoignages rendus aujourd'hui. Je crois que nous ne pouvons faire davantage pour l'accommoder.

Le sénateur MACDONALD: Cela peut toujours aider.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est-il d'avis que nous commençons la discussion générale des articles 8, 9, 10 et 11?

Des VOIX: Entendu.

Le PRÉSIDENT: S'il en est ainsi, je prie le sous-ministre, ou quelqu'un qu'il aura désigné à cette fin, d'exposer d'une façon générale les buts de l'article.

Le sénateur MACDONALD: Je ne sais pas si le Comité était unanimement d'avis que le sénateur Kinley ne subirait aucun inconvénient.

Le sénateur ASELTINE: Il s'opposait au pavillon d'immatriculation britannique.

Le sénateur BRUNT: Je propose que nous procédions.

Le sénateur MACDONALD: Je suppose que je ne puis insister.

Le PRÉSIDENT: Alors, nous allons procéder suivant le plan que j'ai proposé.

Le sénateur ISNOR: Je sais, monsieur le président, que le sénateur Kinley a expressément manifesté le désir d'être ici lors du débat sur l'article 9. Je songe à l'alinéa c du paragraphe 1 du nouvel article 346 que contient l'article 9 du bill. Cette disposition particulière atteint la Nouvelle-Écosse, à la fois Halifax et Sydney, et je crois que les pilotes de ces deux ports ont formulé d'énergiques représentations. Je pense donc qu'en toute justice, et en vue de la promesse plus ou moins faite au sénateur Kinley qu'il aurait l'occasion d'être présent lorsque les témoins seraient entendus à ce sujet, nous devrions retarder l'examen de l'article 9 et passer à l'étude des articles 8 et 10.

Le PRÉSIDENT: Qu'en pense le Comité?

Le sénateur POWER: Je conviens que nous avons fait quelque promesse au sénateur Kinley, et nous devrions la tenir. C'est bon de dire qu'il aura l'occasion de lire les témoignages, mais il n'aura pas eu la chance d'entendre les témoins, à moins que nous ne les fassions tous revenir. Ne pas nous en tenir à la demande faite à cet égard ne pourrait que retarder les délibérations.

Le PRÉSIDENT: Qu'en pense le Comité? Quel est l'avis de la majorité? Devons-nous procéder à l'étude de tous les articles ou devons nous différer l'étude de l'article 9?

Le sénateur BRUNT: Personne ne veut témoigner à ce sujet. Combien de témoins ici présents, ce matin, veulent témoigner relativement à l'article 9? Évidemment, personne. Ce sont là les gens que nous parlons de faire revenir.

Le sénateur ISNOR: Quelles sont les personnes que l'honorable sénateur désigne quand il dit "ces gens"?

M^e LANGLOIS: L'article 9 m'intéresse.

Le PRÉSIDENT: A-t-on objection à ce que nous abordions l'article 11, édictant la nouvelle Partie VIA?

Le sénateur BRUNT: L'article est-il non litigieux?

Le PRÉSIDENT: Non, il suscite beaucoup de discussion, et si, au cours du débat, quelque témoin a quelque chose à dire relativement à l'article 9, nous n'y pouvons rien. Je ne vois pas comment nous pouvons embarrasser tous ces témoins uniquement parce qu'il ne convient pas au sénateur Kinley d'assister à la séance d'aujourd'hui.

Le sénateur MACDONALD: Nous pourrions peut-être lire le compte rendu et voir quel arrangement nous avons fait avec lui.

Le sénateur CAMPBELL: L'habitude n'est-elle pas d'entendre les exposés des témoins traitant du bill en général, et puis de choisir alors les parties qu'on veut mettre à part; ce serait, en l'occurrence, celles qui se rapportent à l'article 9? Vous constaterez, en écoutant les exposés, qu'ils traitent en général et non pas spécifiquement de la question du pilotage. Nous pourrions probablement laisser de côté les sous-alinéas de l'article 9 qui intéressent le sénateur Kinley. L'article 8, qui contient l'idée maîtresse, nous intéresse certainement.

Le PRÉSIDENT: Devrions-nous commencer par un exposé préliminaire du sous-ministre?

Des VOIX: Entendu.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Baldwin, voulez-vous exposer de façon générale la portée de ces articles?

M. J. R. Baldwin, sous-ministre des Transports: Monsieur le président et honorables sénateurs, si je m'arrête un instant sur la notion fondamentale de pilotage, cela pourra servir en quelque sorte à indiquer le cadre dans lequel entrent les modifications en question.

Le pilotage consiste à mettre le savoir d'experts marins à la disposition d'un navire qui se meut dans des eaux où la navigation est beaucoup plus difficile qu'en pleine mer, et ce service existe depuis de nombreuses années, dans d'autres pays aussi bien que dans le nôtre.

Le principe que pose la Loi sur la marine marchande n'est pas d'empêcher le pilotage facultatif de voir le jour dans des circonscriptions individuelles; il veut plutôt que, là où le pilotage prend des proportions importantes, le gouvernement fédéral puisse, dans le cadre des responsabilités constitutionnelles en matière de marine marchande, intervenir et établir une circonscription générale de pilotage, instituer des règlements et diriger l'administration de la circonscription. En d'autres termes, sous le régime de la Loi sur la marine marchande, le gouverneur en conseil a le pouvoir de déclarer que, dans une circonscription désignée, si le gouvernement considère la question de pilotage suffisamment importante pour la navigation, il peut intervenir pour établir une autorité en la matière. Ordinairement, l'autorité désignée est le ministre des Transports: c'est lui qui fixe les règlements de pilotage applicables dans la circonscription.

Les pilotes obtiennent un brevet de l'autorité, c'est-à-dire du ministre, suivant des normes techniques préétablies. Le gouvernement fédéral assume la responsabilité de ces normes et des brevets. Les droits perçus des navires qui utilisent le pilotage vont à fonds commun, le gouvernement fédéral agissant comme agence de perception, et le fonds commun est ensuite distribué aux pilotes individuellement, suivant un plan préalablement dressé et autorisé.

Le gouvernement fédéral peut, en certaines circonstances, collaborer en fournissant des services d'expédition ou en fournissant des navires de pilotage spéciaux. Nous nous efforçons présentement de régulariser la situation. Fondamentalement, toutefois, c'est un plan par lequel le gouvernement fédéral, dans les circonscriptions difficiles, peut intervenir, fixer des règlements et diriger l'administration de la circonscription, les pilotes continuant toutefois d'être employés indépendamment, d'ordinaire, en ce sens que les gains provenant des navires vont à un fonds commun qui se divise entre les pilotes.

Deux genres de circonscription existent aujourd'hui, en vertu du plan: l'un est la circonscription où le paiement des droits est obligatoire, l'autre est celle où il ne l'est pas. Dans le premier cas, le gouverneur en conseil peut,

sous réserve d'exemptions spécifiquement définies, obliger les navires passant dans la circonscription à payer des droits de pilotage, qu'ils se servent ou non de pilotes.

La loi actuelle n'oblige aucun navire à prendre un pilote; elle prévoit, toutefois, que dans certaines circonscriptions le gouvernement peut obliger les navires à payer des droits. Il est des circonscriptions où le paiement des droits n'est pas obligatoire et où les navires de passage paient des droits uniquement s'ils se servent de pilotes.

Voilà en général le fond des dispositions de la loi qui traitent du pilotage. En vertu de ces dispositions, il existe à l'heure actuelle des circonscriptions de pilotage fonctionnant sous l'autorité du ministre des Transports, et des règlements applicables en chaque cas: en Colombie-Britannique, à New Westminster; à la circonscription de Kingston à Montréal; à la circonscription de Montréal à Québec; à la circonscription de Québec à Pointe-au-Père; à Saint-Jean (Nouveau-Brunswick); à la circonscription d'Halifax (Nouvelle-Écosse); à Sydney (Nouvelle-Écosse) et au lac Bras d'Or.

Les modifications actuellement proposées entrent dans deux catégories: certaines modifications générales visent l'ensemble du pilotage, et certaines modifications particulières visent à régler la situation qui s'est créée sur les Grands lacs, où il n'existe pas actuellement de circonscriptions de pilotage, à la suite de la construction de la voie maritime du Saint-Laurent.

Je ne me propose pas, aujourd'hui, d'entrer dans le détail des modifications; nous avons des représentants qui peuvent le faire et répondre aux questions qui peuvent être posées. Je parlerai brièvement, toutefois, du fond et du principe de ces modifications.

L'article 8 est une modification qui se rapporte uniquement aux limites des circonscriptions de pilotage. En vertu de la loi actuelle, le gouverneur en conseil a le pouvoir de définir, suivant les besoins, les limites de chaque circonscription de pilotage, à l'exception de celles de Québec et de Montréal, les plus anciennes au Canada, dont les limites exactes, par suite d'une situation datant de loin, ont été définies dans la Loi. Nous avons atteint un moment où nous croyons toutefois que le gouverneur en conseil devrait posséder à l'égard de la définition des limites de ces circonscriptions l'autorité dont il jouit à l'égard des autres limites, à cause des changements éventuels dans les besoins techniques et géographiques d'une circonscription quelconque qui pourront, à une date ultérieure, exiger un ajustement de ces limites.

L'article 9, qui, si je ne me trompe, sera examiné plus en détail jeudi, est celui qui traite des exemptions. Nous entendrons à ce sujet les dépositions circonstanciées des témoins. Comme je l'ai souligné précédemment, certaines circonscriptions exigent le paiement des droits de pilotage, que les navires recourent ou non à un pilote.

Le sénateur ISNOR: Non pas de tous les navires, monsieur Baldwin. N'y a-t-il pas des exemptions?

M. BALDWIN: J'y arrive dans un instant. La loi énonce certaines exemptions à cette exigence et autorise le gouverneur en conseil à annuler ces exemptions mais non à y ajouter. Elle lui permet aussi d'annuler dans une circonscription la totalité du régime obligatoire. Toutefois, nous proposons ici que l'autorisation soit modifiée ou rectifiée de façon à permettre au gouverneur en conseil d'ajouter aux exemptions, éventuellement accordées, du paiement des droits obligatoires, quand nous serons en mesure d'exposer en détail les raisons pour lesquelles nous croyons cette mesure fondamentalement nécessaire.

L'autre recommandation importante se rapporte à la situation du pilotage sur les Grands lacs. Nous croyons nécessaire, avec l'achèvement de la voie maritime, d'établir une disposition permettant au pilotage maritime d'exister sur les Grands lacs, où nous pensons que la chose ne pourrait avoir lieu en vertu des dispositions actuelles relatives aux circonscriptions de pilotage. La raison principale est que la région des Grands lacs présente le problème des navires qui traversent fréquemment la frontière des États-Unis au Canada et passent des eaux canadiennes aux eaux américaines, alors que les dispositions actuelles de la Loi sur la marine marchande ont été établies uniquement à l'égard des eaux canadiennes et de la navigation sur les seules eaux canadiennes. Il nous faut un régime qui pourvoie à la réciprocité avec les États-Unis relativement à la région des Grands lacs. La Partie VIA pose un nouveau principe en remplacement de celui des droits obligatoires, que nous avons établi. Elle prévoit que nous pouvons mettre en vigueur sur les Grands lacs même un principe de pilotage obligatoire, délimiter les eaux dans lesquelles un degré élevé de compétence et le pilotage spécial peuvent être requis, délivrer des brevets au personnel, délimiter d'autres eaux où le pilotage des navires marchands peut exiger un moindre degré de compétence, et à l'égard duquel un brevet différent pourrait être décerné; toute la question peut être ajustée de façon à répondre aux exigences de toute loi que les États-Unis pourraient adopter au sujet du pilotage dans les eaux des États-Unis, et insérée dans le cadre de la réciprocité. Car il est évident que la navigation pourrait souffrir considérablement de la non réciprocité.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): De quoi vous autorisez-vous pour ce faire?

M. BALDWIN: Je préférerais, monsieur, si cela vous convient, donner une explication supplémentaire détaillée à mesure que nous repasserons les articles un par un et à ce stade me limiter à une interprétation plutôt générale.

Le sénateur BRUNT: Nous sommes à la page 7, article 10.

M. BALDWIN: C'est exact. Cette explication générale ne visait qu'à aborder les points marquants des diverses modifications relatives au pilotage maritime.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des questions que vous désirez adresser à ce moment au sous-ministre?

Le sénateur MCKEEN: J'aimerais poser une question au sujet du pilotage. Vous avez un arrangement réciproque relativement aux pilotes. A-t-on discuté des arrangements réciproques, à l'égard du cabotage, pour les navires d'immatriculation américaine et canadienne? Sous le régime des lois américaines, un Canadien ne peut pas être propriétaire d'une société qui fait du cabotage aux États-Unis. D'autre part, un Américain peut être propriétaire au Canada d'une société qui fait du cabotage au Canada. De fait, il est à l'avantage d'un citoyen canadien de devenir citoyen américain pour s'occuper de cabotage au Canada, car il peut alors s'adonner au cabotage des deux côtés de la frontière. A-t-on songé à cela?

M. BALDWIN: La présente loi n'en parle pas du tout, monsieur. Le seul débat que nous ayons eu récemment avec la Garde côtière, à ce sujet, se rapportait exclusivement au pilotage.

Le sénateur MCKEEN: Je crois que l'article 3, du bill à la page 2, embrasse ce sujet. L'alinéa b) du nouvel article 6 prévoit qu'un corps constitué d'un pays du Commonwealth peut s'occuper de cabotage. Il ne dit pas "canadien".

Le PRÉSIDENT: La question est plutôt en dehors du sujet que nous examinons présentement.

Le sénateur McKEEN: Nous en parlerons plus tard, alors.

Le sénateur REID: La note explicative, en regard de la page 5, est rédigée en ces termes:

“Il s’agit, grâce à ce changement, de reconnaître au Canada les certificats de capitaines, lieutenants et mécaniciens délivrés par la République d’Irlande.”

Le PRÉSIDENT: C’est l’article 7, et nous ne nous occupons pas de cet article présentement.

Le sénateur REID: Je m’excuse.

Le PRÉSIDENT: Nous traitons des articles 8 à 11. S’il n’y a pas d’autres questions à l’adresse du sous-ministre, je désire vous faire remarquer qu’au moins quatre personnes ici présentes désirent exposer leurs vues sur cette question générale du pilotage. Ce sont le capitaine Andrews, qui représente l’Association des pilotes du Canada pour les Grands lacs, M^e Langlois, de Québec, qui représente, si je ne me trompe, les pilotes du Canada en général, et ensuite M. Lajoie, qui représente l’Association des pilotes pour le port de Québec et l’aval, et enfin, M^e Brisset, qui était ici jeudi dernier et qui représente la *Shipping Federation of Canada*.

Allons-nous demander à ces messieurs d’exposer leurs vues à leur tour?

Des VOIX: Entendu.

Le PRÉSIDENT: Capitaine Andrews, voulez-vous commencer?

Le sénateur MACDONALD: Monsieur le président, puis-je demander si les intérêts sont opposés?

Le PRÉSIDENT: Je comprends que les vues sont très divergentes, mais je ne sais rien de plus, sénateur Macdonald.

Le capitaine John Andrews, président de l’Association des pilotes du Canada pour les Grands Lacs:

Monsieur le président et honorables sénateurs, j’apprécie l’occasion qui nous est offerte d’exprimer nos vues sur cet article du Bill S-3.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Excusez-moi. Au nom de qui le capitaine Andrews parle-t-il? On ne l’a pas dit clairement.

Le capitaine ANDREWS: Au nom de l’Association des pilotes du Canada pour les Grands Lacs.

Le PRÉSIDENT: Vous êtes président de l’Association des pilotes du Canada pour les Grands Lacs?

Le capitaine ANDREWS: Je suis président.

Le PRÉSIDENT: L’organisme comprend combien de membres?

Le capitaine ANDREWS: Trente-trois.

Le sénateur MACDONALD: Puis-je vous demander dans quelles eaux vous naviguez comme pilotes?

Le capitaine ANDREWS: Depuis Kingston, vers l’ouest.

Le PRÉSIDENT: Jusqu’à la tête des Lacs?

Le capitaine ANDREWS: Oui. En substance, le nouvel article que le bill doit édicter a pour effet d'habiliter plutôt que de créer quelque chose de définitif.

Le PRÉSIDENT: Quel article est-ce?

Le capitaine ANDREWS: Je crois que c'est l'article 11.

Le PRÉSIDENT: Vous traitez maintenant de l'article 11?

Le capitaine ANDREWS: Oui. Il anticipe la conclusion d'accords bilatéraux et de règlements subséquents, détaillés, avec nos voisins des États-Unis.

En présentant les renseignements qui suivent, nous voulons insister sur le fait qu'il s'agit pour vous de renseignements de base. Ces renseignements indiquent en général les raisons que nous avons d'appuyer le bill, mais le détail laisse supposer certains arrangements indispensables en matière de régie et de pilotage.

À l'heure actuelle, il se fait sur les Grands lacs une somme considérable de navigation. À la fin de l'année civile, la flotte complète des Grands lacs, y compris les navires canadiens et américains de 1,000 tonneaux de jauge brute ou davantage, dont 742 navires commerciaux, formait presque 3.5 millions de tonneaux de jauge brute.

Pendant de nombreuses années, ces navires de lacs du Canada et des États-Unis ont fait la navette dans cette étendue d'eau, transportant de grandes quantités de minerai, de charbon, de grain et d'autres denrées importantes, vitales pour l'économie des deux grands pays. Les hommes d'équipage de ces navires circulant dans les eaux intérieures sont, au cours des années, devenus experts dans la navigation sur les Grands lacs, uniquement parce que c'est leur travail quotidien. Ce sont des pilotes professionnels, bien qualifiés pour exercer leur métier. Avec cette grande expérience et cette grande compétence, acquises d'année en année à longueur de jour, va naturellement de pair un degré élevé de sécurité de navigation. On peut s'y attendre. Cela va de soi. La familiarité, les rapports continuels avec les eaux régionales donnent toujours des pilotes compétents. Les gouvernements canadien et américain reconnaissent depuis longtemps la compétence acquise dans l'art de naviguer sur les Grands lacs en accordant des brevets aux navigateurs des lacs qui atteignent les normes établies, lesquelles sont nécessairement élevées. À moins qu'une personne n'atteigne ces normes, on ne lui confie pas la responsabilité de piloter un navire sur les Grands lacs.

Malheureusement, le même degré de compétence en pilotage ne peut pas, à l'heure actuelle, être exigé des navigateurs qui passent sur les Grands lacs ou qui y travaillent à temps discontinu. La loi canadienne ou américaine n'exige pas, à l'heure actuelle, que les navires venant sur les Grands lacs, de l'extérieur, aient à bord une personne spécialement qualifiée pour le pilotage professionnel sur les Grands lacs. Nous croyons que c'est là une lacune sérieuse. Certes, il en résulte une situation paradoxale. D'une part, nous exigeons la preuve d'une grande habileté en pilotage de nos gens qui pilotent nos navires exclusivement dans ces eaux; cependant, d'autre part, nous ne pouvons imposer aucune condition au visiteur qui navigue sur les lacs par intervalles, bien que, même s'il voyage dans toutes les eaux, il ne puisse presque jamais acquérir la même familiarité avec les eaux des lacs.

Je ne dirai pas que, vu qu'on n'exige pas de personnel spécialisé sur les Grands lacs, il soit survenu jusqu'ici des accidents sérieux dans ces eaux. Je ne veux d'aucune façon déprécier la compétence fondamentale des marins qui

forment l'équipage des vaisseaux qui naviguent en passant sur les Grands lacs. Ils sont évidemment des marins de haute mer compétents. Autrement, ils ne dirigeraient pas les navires de leur propre pays. Mais nous ne parlons pas de la haute mer. Il s'agit d'eaux entourées de terre, restreintes, où les passages sont compliqués et les voies resserrées. Il n'est pas raisonnable, tout simplement, de présumer qu'on puisse avec succès maîtriser ces eaux sans une entière spécialisation. Il est survenu sur les Grands lacs des accidents mettant en cause des navires étrangers. Nous ne nous proposons pas de jeter le blâme, en l'occurrence, sur les navires étrangers. Nous disons, toutefois, que, logiquement, il se pose toujours en ces cas une question.

Nous considérons important d'examiner, ce qui est arrivé ou ce qui n'est pas arrivé, mais nous estimons beaucoup plus important de considérer ce qui pourrait arriver. Citons quelques chiffres significatifs pour faire ressortir notre argument. Plusieurs d'entre vous sont peut-être au courant, de façon générale, de l'augmentation de la navigation étrangère sur les Grands lacs depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. Répétons que ce que nous entendrons par "navigation étrangère", ou "étrangers", ce sont les navires qui voyagent entre les ports des Grands lacs et les pays d'Europe, d'Amérique du Sud et autres. En 1946, 12 navires "étrangers" ont effectué 21 voyages sur les Lacs. Cinq ans plus tard (en 1951), 40 navires "étrangers", battant pavillon de six pays, ont effectué le total de 100 voyages sur les Grands lacs. Pendant la saison de 1956, 133 navires différents, représentant 10 nations étrangères, ont fait 374 voyages sur les Grands lacs. Cette augmentation de la navigation étrangère sur les Grands lacs était vraiment remarquable, et l'accroissement s'est continué pendant ces dernières années. Mais laissez-moi vous rappeler que ce sont là de "petits bateaux". La profondeur de manœuvre de 14 pieds, dans les écluses et les canaux du Saint-Laurent, limite nécessairement à la fois la grosseur et le nombre des navires étrangers qui se rendent maintenant dans les lacs.

Anticipons de quelques courtes années. Vous êtes tous au courant, je le sais, du projet de canalisation et des grandes espérances qu'on fonde sur son achèvement. On peut logiquement prévoir que les Grands lacs deviendront bientôt une voie d'eau mondiale, regorgeant des navires de nombreuses nations. Les navires seront alors beaucoup plus nombreux et beaucoup plus gros. La profondeur de manœuvre projetée de la voie maritime, 27 pieds, permettra à une grande partie de la marine marchande mondiale d'entrer dans les Grands lacs et d'y faire des affaires. C'est cet accroissement extraordinaire de la navigation sur les lacs qui nous préoccupe particulièrement. Nous croyons superflu de dire que plus considérables seront le volume et l'intensité de la navigation, plus nombreux deviendront les risques et les difficultés en matière de sécurité maritime. Certes, la seule loi des moyennes ferait prévoir la probabilité d'un nombre plus considérable d'accidents maritimes sérieux, à moins que nous ne prenions des mesures opportunes et appropriées pour nous assurer que la majeure partie de la navigation sur les lacs sera confiée à un personnel qualifié et compétent. C'est là le seul objectif de la proposition que nous vous soumettons. Un bon nombre des navires étrangers qui entrent dans les lacs, même à l'heure actuelle, prennent prudemment à bord des pilotes ou des capitaines pour sauvegarder la sécurité de la navigation dans des eaux peu familières. Une large portion d'entre eux continueront peut-être de le faire volontairement à l'avenir. Mais nous devons tous reconnaître qu'une action facultative à cet égard ne peut jamais nous assurer complètement de la compétence en matière de navigation qui s'impose. Pour réaliser véritablement ce que nous cherchons, une condition précise doit être remplie: il faut que toute la masse de la navigation dans ces eaux soit confiée à un personnel bien qualifié.

Comme je l'ai mentionné déjà, nous avons longuement et soigneusement examiné le problème. Depuis janvier 1955, en particulier, nous avons débattu la question avec nos bons amis les Américains et avec de nombreuses sociétés de navigation. Vu que le problème du pilotage sur les Grands lacs est aussi urgent pour les Américains, dans leurs eaux, qu'il l'est pour nous, dans les nôtres, nous avons attentivement considéré les aspects extra-nationaux de la mesure législative proposée et avons tenu de nombreuses conférences avec nos amis des États-Unis et avec les sociétés de navigation. Nous sommes convaincus qu'il s'agit d'un bill excellent, très nécessaire, d'un pas précis dans la bonne direction, propre à nous donner une plus grande mesure de sécurité sur les Grands lacs.

Des centaines de millions de dollars versés par les contribuables canadiens ont été investis dans les canaux, les rivières et les ports du bassin des Grands lacs et le pilotage obligatoire est, je crois, indispensable pour protéger ce placement.

En terminant, je signalerai que la Garde côtière des États-Unis, contrepartie de notre ministère des Transports, a lancé aux États-Unis un bill demandant que tous les navires étrangers portent un pilote breveté lorsqu'ils naviguent dans les eaux américaines du bassin des Grands lacs. Comme les vaisseaux de la Garde côtière des États-Unis sillonnent les Grands lacs en tout temps, celle-ci se rend compte, par conséquent, de la nécessité des pilotes qualifiés. Malheureusement, notre ministère des Transports n'a pas l'avantage de voir quelles sont, en toute saison, les conditions sur les Grands lacs, par beau temps ou mauvais temps.

Le facteur du coût de revient doit être considéré si nous voulons que le service de pilotage dépende du ministère des Transports ou que les pilotes deviennent des fonctionnaires. Nous voulons insister sur le fait que le service devrait être maintenu au moyen des frais imposés aux navires utilisant le service, et non pas par l'intermédiaire du contribuable. De plus, un service d'ensemble de pilotage, obligatoire sur toute l'étendue des lacs, est plus avantageux et plus économique que le pilotage obligatoire pour des régions restreintes seulement.

Le PRÉSIDENT: En résumé, alors, capitaine Andrews, vous appuyez l'article 11 du bill pour les raisons que vous avez exposées?

Le capitaine ANDREWS: Nous l'appuyons, oui, monsieur le président.

Le sénateur REID: Avant de décerner un certificat de compétence à l'aspirant pilote pour les Grands lacs, quelles qualités exige-t-on de lui?

La capitaine ANDREWS: Il n'existe présentement aucune loi qui dise quoi que ce soit à ce sujet, sénateur Reid. Pour obtenir un brevet de capitaine pour les Grands lacs, il faut avoir servi sur un navire canadien, mais on n'exige pas actuellement de brevet de pilote dans les eaux canadiennes.

Le sénateur REID: Qu'est-ce qui empêche alors un capitaine de quelque partie du Canada de faire une demande, de dire qu'il désire un certificat de pilote, sans qu'il ait eu aucune expérience à titre de pilote dans la région?

Le capitaine ANDREWS: Il n'y a rien pour l'en empêcher.

Le sénateur BRUNT: Qui délivre les brevets de pilote pour les Grands lacs?

Le capitaine ANDREWS: Le ministère des Transports.

Le sénateur MCKEEN: Délivre-t-on à l'heure actuelle des brevets de pilote pour le pilotage sur les Grands lacs.

Le capitaine ANDREWS: On n'en délivre pas pour le pilotage à l'ouest de Kingston.

Le sénateur McKEEN: Pourriez-vous suffire à la demande de tous les navires étrangers si on les obligeait à prendre des pilotes? Avez-vous des arrangements quelconques pour former les pilotes? Je ne crois pas que 33 pilotes suffiraient.

Le capitaine ANDREWS: Eh bien, il y a un bon nombre de petits bateaux qui font aujourd'hui la navette sur les Grands lacs et qui ne le feront plus à l'avenir; les capitaines de ces navires sont tous compétents. Les navires de petit tonnage de la flotte canadienne des lacs ne seront pas en service la saison prochaine et les capitaines de ces navires sont qualifiés.

Le sénateur WALL: Monsieur le président, puis-je poser au capitaine la question suivante au sujet du point qu'il a fait ressortir relativement à la sécurité maritime. Y a-t-il quelque donnée statistique indiquant combien d'accidents de ce genre se sont produits pendant telle ou telle période et comment, en pratique, les navires de transit qui ne portaient pas de pilote à leur bord pouvaient rivaliser, dans des circonstances comparables, avec les navires qui portaient à leur bord des pilotes brevetés et qui ont eu des accidents? En d'autres termes, pour moi, le point est capital.

Le capitaine ANDREWS: Je n'ai pas de statistique à ce sujet. Il se peut que le ministère des Transports en ait une.

Le sénateur BRUNT: Vous nous avez fourni certains chiffres. Vous dites qu'il y a eu en 1946 21 voyages dans les Grands lacs?

Le capitaine ANDREWS: Oui.

Le sénateur BRUNT: Combien de ces navires portaient des pilotes et combien n'en portaient pas?

Le capitaine ANDREWS: Ils devaient tous porter des pilotes.

Le sénateur BRUNT: Donc, nous arrivons à 1956, alors qu'il y a eu 374 voyages.

Le capitaine ANDREWS: Tous les navires avaient des pilotes. La situation s'est prolongée, à ma connaissance, jusqu'en 1958.

Le sénateur BRUNT: De sorte que tous les navires naviguant sur les Grands lacs, jusqu'au printemps de 1958, portaient des pilotes?

Le capitaine ANDREWS: C'est exact.

Une VOIX: Qu'est-ce qui a amené le changement?

Le capitaine ANDREWS: La *Shipping Federation* a jugé nécessaire de n'en employer que depuis Port Weller jusqu'à Sarnia, à travers le canal Welland et les rivières.

Le sénateur BRUNT: Tous les navires employaient-ils un pilote à travers le canal Welland?

Le capitaine ANDREWS: La plupart.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Fournissiez-vous ces pilotes?

Le capitaine ANDREWS: Non.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Qui les fournissait?

Le capitaine ANDREWS: La *Shipping Federation* avait ses propres hommes.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Combien en avait-elle?

Le capitaine ANDREWS: Je ne puis pas répondre à cette question.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): En avait-elle plus que vous?

Le capitaine ANDREWS: Non, pas plus.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Pouvez-vous me dire ceci: quel est le nom de l'association de pilotes correspondante aux États-Unis?

Le capitaine ANDREWS: *The American Pilots Association*.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Savez-vous combien de pilotes elle compte?

Le capitaine ANDREWS: Le certificat délivré au Canada pour les Grands lacs est un certificat de lieutenant ou un certificat de capitaine, tandis qu'avec le certificat délivré aux États-Unis toute personne qui a un brevet de lieutenant à un brevet de pilote de première classe.

Le sénateur BRUNT: Pouvez-vous nous dire combien de pilotes vous avez fournis en 1946?

Le capitaine ANDREWS: Non pas pour 1946.

Le sénateur BRUNT: En avez-vous fourni?

Le capitaine ANDREWS: Non, les pilotes étaient engagés individuellement par les sociétés.

Le sénateur BRUNT: Quand votre association a-t-elle commencé à fournir des pilotes?

Le capitaine ANDREWS: En 1955. Elle en fournissait en 1956 d'après un tour de rôle et suivant un contrat.

Le sénateur MACDONALD: Avant l'année 1958, disons en 1955, dois-je comprendre que vous avez dit que tout navire naviguant sur les Grands lacs avait un pilote?

Le capitaine ANDREWS: Oui, au mieux de ma connaissance.

Le sénateur MACDONALD: Et ce pilote se dirigeant vers l'ouest montait-il à bord du navire à Kingston?

Le capitaine ANDREWS: A Kingston.

Le sénateur MACDONALD: Et continuait à bord du navire jusqu'à son port?

Le capitaine ANDREWS: Jusqu'à son retour à Kingston.

Le sénateur MACDONALD: Et il n'existait pas de disposition soit en vertu d'un règlement soit en vertu de la loi pour obliger le navire à se servir de pilote?

Le capitaine ANDREWS: Non, c'était facultatif.

Le sénateur REID: Dois-je comprendre à la suite de vos remarques qu'un capitaine de la côte du Pacifique peut demander un certificat de pilote et l'obtenir sans aucune connaissance pratique des Grands lacs?

Le capitaine ANDREWS: Il peut arriver aux Grands lacs avec en sa possession un certificat de navigation en haute mer et rien ne saurait l'empêcher de s'y rendre sans pilote. Il n'existe absolument aucun règlement au sujet du pilote.

Le sénateur REID: En fait pourrait-il formuler une demande de certificat comme capitaine pilote et l'obtenir s'il était un capitaine de la côte du Pacifique?

Le PRÉSIDENT: Il n'existe pas de mesure au sujet des certificats pour les pilotes des Grands lacs actuellement. C'est ce à quoi le présent bill veut remédier.

Le sénateur POWER: Qui décide des aptitudes des personnes qui veulent être considérées comme pilotes et membres de votre association?

Le capitaine ANDREWS: Pour le moment ce sont tous d'anciens capitaines et lieutenants de la flotte des Grands lacs.

Le sénateur POWER: Exige-t-on quelque qualité spéciale?

Le capitaine ANDREWS: Non, il n'y a pas d'exigence particulière.

Le sénateur POWER: Rien qui se rapporte à l'expérience, à un certain nombre d'années d'expérience de pilotage, une espèce d'examen, ou quelque chose du genre?

Le capitaine ANDREWS: Non il n'y en a pas.

Le sénateur POWER: Qui émet les certificats de pilotage, votre association?

Le capitaine ANDREWS: Il n'y a pas de certificat.

Le sénateur POWER: Vous êtes actuellement le porte-parole d'un groupe de 33 hommes qui s'appellent eux-mêmes des pilotes, n'est-ce pas exact, mais qui n'ont aucune qualification spéciale?

Le capitaine ANDREWS: Ils ont tous un brevet pour les Grands lacs.

Le PRÉSIDENT: Capitaine Andrews, pourrions-nous regarder les choses de cette façon, c'est-à-dire que votre groupe lui-même a décidé que ses 33 membres étaient suffisamment qualifiés pour s'appeler eux-mêmes des pilotes des Grands lacs?

Le capitaine ANDREWS: Oui.

Le PRÉSIDENT: Il n'existe pas de moyens juridiques permettant de se qualifier?

Le capitaine ANDREWS: Non.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): En vertu de la présente mesure, on pourrait tenir certains examens auxquels vous devriez vous soumettre vous-mêmes?

Le capitaine ANDREWS: Oui.

Le sénateur POWER: Il n'existe pas d'examen dans le genre de ceux que nous avons dans le district d'où je viens, au Québec, à la Pointe-au-Père, où les pilotes doivent se livrer à un apprentissage prolongé?

Le capitaine ANDREWS: Pas actuellement. C'est ce que nous voudrions avoir.

Le sénateur MCKEEN: Je pense que l'on a oublié un point important. Avant que ces hommes obtiennent leur certificat de capitaine, il doit s'écouler une certaine période de temps durant laquelle ils doivent s'entraîner; vous pouvez appeler cela de l'apprentissage, mais ils recevront leurs certificats non pas comme pilotes, mais comme capitaine de navire.

Le PRÉSIDENT: Ils n'auront pas l'expérience de certaines eaux en particulier?

Le sénateur McKEEN: Ils seraient obligés de travailler dans une zone particulière.

Le capitaine ANDREWS: Pour le moment, un certificat de navigation en haute mer embrasse les Grands lacs et la zone côtière alors que l'on peut demander sur la côte un certificat de navigation côtière, mais il n'est pas nécessaire de subir un examen sur les "règlements de la route" des eaux intérieures.

Le sénateur MACDONALD: Mais vous n'accepterez pas de pilote à votre association à moins qu'il n'ait un certificat, n'est-ce pas?

Le capitaine ANDREWS: A moins qu'il ne possède un certificat de capitaine.

Le sénateur MACDONALD: Est-il quelque chose qui puisse empêcher un homme de se considérer lui-même comme pilote sans posséder pour autant un certificat?

Le capitaine ANDREWS: Non.

Le sénateur MACDONALD: Il me venait à l'idée une autre question lorsque l'on m'a interrompu, il y a un moment. Vous m'avez dit que le navire était libre de prendre un pilote à Kingston?

Le capitaine ANDREWS: C'est exact.

Le sénateur MACDONALD: Cela s'applique-t-il aux vaisseaux qui se dirigent vers les ports canadiens et aussi aux navires qui s'en vont dans les ports américains?

Le capitaine ANDREWS: Les dispositions sont les mêmes.

Le sénateur BRUNT: Tout capitaine qui formule une demande pour appartenir à votre association peut devenir pilote, mais cela ne fait pas de lui un pilote?

Le capitaine ANDREWS: Non à moins qu'il ne possède de l'expérience sur les Grands lacs.

Le sénateur BRUNT: Combien d'années d'expérience?

Le capitaine ANDREWS: Les marins qui se joignent à notre association ont tous été pilotes durant un certain temps sur les Grands lacs. Quelques-uns d'entre eux y ont passé des années et ils étaient déjà pilotes lorsqu'ils se sont groupés en association.

Le sénateur BRUNT: Qu'est-ce qui se produit si quelqu'un désire entrer dans l'association maintenant? S'il est capitaine depuis un an, le considérez-vous comme un pilote?

Le capitaine ANDREWS: Voilà, s'il a servi comme capitaine sur les Grands lacs durant un an ou peut-être comme premier maître sur les Grands lacs durant sept ou huit ans, oui, je pense que nous le considérerions comme tel.

Le sénateur BRUNT: Mais vous n'avez pas de règle absolue pour le moment?

Le capitaine ANDREWS: Non.

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

Le sénateur ISNOR: J'aimerais demander au capitaine Andrews si son groupe est la seule association de pilotage dans la région entre Kingston et la tête des Grands lacs?

Le capitaine ANDREWS: Non.

Le capitaine ISNOR: Il y en a d'autres?

Le capitaine ANDREWS: Il y en a une qui couvre de Port Weller à Sarnia mais je ne suis pas sûr de son nom exact.

Le sénateur ISNOR: Alors il n'y en a qu'une seule autre?

Le capitaine ANDREWS: C'est exact.

Le sénateur BRUNT: Je croyais que vous aviez mentionné que les propriétaires de vaisseaux en avaient une.

Le capitaine ANDREWS: C'est celle-là.

Le sénateur ISNOR: Existe-t-il pour vous quelque chose dans le genre d'une saison morte, d'une période morte?

Le capitaine ANDREWS: Nous n'avons que la saison de navigation. C'est une saison complète sur les Grands lacs.

Le sénateur ISNOR: Quelle en est la durée?

Le capitaine ANDREWS: Du 15 avril jusqu'au début de décembre.

Le sénateur ISNOR: Je croyais qu'elle durait d'habitude jusqu'au 15 novembre.

Le capitaine ANDREWS: Non, cela dépend du temps.

Le sénateur ISNOR: Alors vous aviez dépassé votre saison l'an dernier quand ces 13 vaisseaux ont été retenus par les glaces?

Le capitaine ANDREWS: Oui.

Le sénateur ISNOR: Ce fut une aventure dispendieuse pour le pays. On me dit que cela a coûté quelque \$600,000. Voudriez-vous que les règlements couvrent ce point à l'avenir?

Le capitaine ANDREWS: Une saison morte?

Le sénateur ISNOR: Oui, une saison morte.

Le capitaine ANDREWS: Bien, je n'avais pas pensé à cela. Une saison morte serait peut-être quelque chose de difficile à établir par règlement. Si l'automne est doux on peut naviguer plus longtemps et alors on doit faire en sorte de laisser fonctionner les installations disponibles.

Le sénateur CAMPBELL: Existe-t-il quelque différence entre les services que votre association rend et ceux qui sont dispensés par les pilotes fournis par la *Shipping Federation of Canada*?

Le capitaine ANDREWS: Notre association ne fonctionne que de Port Weller à Sarnia.

Le sénateur MACDONALD: Je voudrais éclaircir ce point. Y a-t-il deux groupes de pilotes sur les Grands lacs?

Le capitaine ANDREWS: Il y en avait l'an dernier. On ne prenait pas de pilotes à Kingston l'an dernier mais seulement de Port Weller à Sarnia, et c'était une association différente.

Le sénateur MACDONALD: Il ne s'agissait pas de votre groupe?

Le capitaine ANDREWS: Non. Il était formé en partie d'anciens membres.

Le sénateur MACDONALD: De votre groupe?

Le capitaine ANDREWS: En partie.

Le sénateur MACDONALD: Alors quelques-uns de vos 33 membres appartiennent également à l'association qui fonctionne entre Port Weller et Sarnia, n'est-ce pas?

Le capitaine ANDREWS: C'est exact.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Le groupe qui assure le service de Port Weller à Sarnia est bien différent du groupe des pilotes qui sont employés par la *Shipping Federation of Canada*?

Le capitaine ANDREWS: Non, il s'agit d'un même groupe.

Le sénateur HORNER: Votre groupe est-il associé aux pilotes américains ou existe-t-il une organisation différente?

Le capitaine ANDREWS: Les pilotes américains appartiennent à une organisation différente mais nous avons une entente avec eux.

Le sénateur BRUNT: Est-il obligatoire pour les vaisseaux américains d'employer des pilotes américains?

Le capitaine ANDREWS: Non.

Le sénateur REID: Qui établit les honoraires des pilotes?

Le capitaine ANDREWS: Ils sont établis à la suite d'une entente mutuelle entre les armateurs et les pilotes.

Le sénateur MCKEEN: Quels sont les honoraires de pilotage sur les Grands lacs d'après les taux de votre association?

Le capitaine ANDREWS: En 1947, nous travaillions pour \$42.50 par jour. Je pense que nous avons une moyenne de 163 jours par saison.

Le PRÉSIDENT: De jours réellement ouvrables?

Le capitaine ANDREWS: De jours vraiment ouvrables. Je pense qu'en 1957 notre moyenne s'est élevée à 163 jours ouvrables.

Le sénateur MACDONALD: Voulez-vous dire que si vous montez à bord d'un vaisseau à Kingston, par exemple, que vous y restiez jusqu'à Fort William et que le navire soit alors retenu au port durant une semaine, vous serez payé durant cette semaine où le vaisseau est immobilisé au port?

Le capitaine ANDREWS: C'est ce qui se produisait.

Le sénateur MACDONALD: A quel taux?

Le capitaine ANDREWS: \$42.50.

Le sénateur MACDONALD: Et alors on procédait à un changement n'est-ce pas?

Le capitaine ANDREWS: Nous revenions alors à Kingston pour attendre le passage d'un autre navire et nous n'étions pas payés durant ce laps de temps.

Le sénateur MACDONALD: Vous étiez payés chaque jour à compter du moment où le vaisseau partait de Kingston, se rendait à Fort William et demeurait à Fort William avant de revenir à Kingston?

Le capitaine ANDREWS: C'est exact.

Le sénateur McKEEN: Qui vous payait durant vos jours de relâche? Vous dites que vous étiez payés chaque jour.

Le capitaine ANDREWS: Vous devez le demander à la *Shipping Federation*.

Le sénateur McKEEN: La *Shipping Federation* paie les pilotes, n'est-ce pas?

Le capitaine ANDREWS: Oui.

Le sénateur BRUNT: Les pilotes sont-ils payés pendant le chargement et le déchargement du vaisseau à Fort William, par exemple?

Le capitaine ANDREWS: Oui.

Le sénateur CAMPBELL: Pouvez-vous répondre à la question du sénateur McKeen qui désire savoir si les membres de votre association sont payés sur une base quotidienne pendant qu'ils pilotent un navire?

Le capitaine ANDREWS: Voudriez-vous répéter cette question s'il vous plaît?

Le sénateur CAMPBELL: Quel est le taux quotidien des honoraires de vos pilotes dans votre association?

Le capitaine ANDREWS: C'est \$42.50 par jour. En 1958, quelques-uns de nos membres ont touché \$53 par jour mais c'était seulement pour les jours où ils étaient à bord de navire.

Le sénateur MACDONALD: Je dois avouer que je ne comprends pas très bien comment les paiements se font. Si vous êtes payés durant la période de relâche, qu'est-ce qui se passe? Supposons que la saison commence le 1er avril. Un pilote est-il rémunéré par la *Shipping Federation* sous l'empire de l'ancien système, du 1er avril jusqu'à la fin de la saison?

Le capitaine ANDREWS: Non, seulement durant les jours où il est à bord d'un navire.

Le sénateur MACDONALD: Non, mais vous avez dit à un certain moment que le pilote était également payé durant ces périodes de relâche.

Le capitaine ANDREWS: C'était en 1958.

Le sénateur MACDONALD: Comment y arrivait-on?

Le capitaine ANDREWS: Je ne suis pas au courant de cela.

Le PRÉSIDENT: Sénateur Macdonald, je pense que cette question devrait réellement être posée à l'avocat de la *Shipping Federation* parce qu'elle se rapporte aux salaires que versait la fédération à ses pilotes d'une façon bien indépendante du groupe que représente le capitaine Andrews. N'est-ce pas, capitaine Andrews?

Le capitaine ANDREWS: Oui.

Le sénateur MACDONALD: Je ne comprends plus très bien, alors. Les membres de votre association ne touchaient pas de salaire durant la période de relâche?

Le capitaine ANDREWS: Non.

Le sénateur MACDONALD: Jamais?

Le capitaine ANDREWS: Non.

Le PRÉSIDENT: Mais selon toute apparence, les pilotes à l'emploi de la *Shipping Federation* en touchaient. C'est là toute la différence je pense, n'est-ce pas, capitaine Andrews?

Le capitaine ANDREWS: Oui.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Quelle est la durée moyenne d'un voyage d'un bout des Grands lacs à l'autre? En d'autres termes, à quelle quantité de pilotage les armateurs auraient-ils à faire face si le pilotage sur les Grands lacs était rendu obligatoire?

Le capitaine ANDREWS: Cela dépend de la destination du navire et de la quantité de marchandises qu'il charge et décharge. Il y a eu des occasions où je me suis trouvé à bord d'un vaisseau durant 23 jours et en d'autres occasions j'y ai passé seulement 6 jours. Les vaisseaux qui vont à Toronto et à Hamilton et qui reviennent sur leurs pas accomplissent un court voyage mais si vous vous rendez à Chicago et que vous visitez peut-être 12 autres ports, alors le voyage pourrait bien durer quelque 23 jours.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Il est alors difficile d'établir une moyenne.

Le capitaine ANDREWS: Une année, la moyenne a été de 9.3 jours.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): C'est-à-dire dans une seule direction?

Le capitaine ANDREWS: Non, voyage aller-retour.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Vous nous avez dit, capitaine Andrews, que les pilotes étaient régulièrement employés jusqu'au printemps de 1958. Pourquoi ne l'étaient-ils plus après cette date?

Le capitaine ANDREWS: Non, ils étaient employés dans le seul district de Port Weller à Sarnia.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Alors vos gens n'ont pas travaillé durant la saison de 1958?

Le capitaine ANDREWS: Non, ils ne travaillaient pas.

Le sénateur MACDONALD: J'avais cru comprendre que quelques-uns de vos membres avaient fait du pilotage de Port Weller à Sarnia.

Le capitaine ANDREWS: Quelques-uns, oui.

Le sénateur MACDONALD: Savez-vous combien de vos 33 pilotes ont travaillé entre Port Weller et Sarnia?

Le capitaine ANDREWS: Non, pas de mémoire.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): On me dit que si vous n'avez pas travaillé en 1958, c'est à cause d'une grève.

Le capitaine ANDREWS: Voilà, nous désirions, comme nous l'avions toujours fait, commencer à Kingston et couvrir toute la route.

Le PRÉSIDENT: Vous avez eu un différend avec la *Shipping Federation* et celle-ci a adopté une nouvelle ligne de conduite en prenant des pilotes seulement de Kingston à Sarnia. Durant cette période elle leur a payé également les jours de relâche.

Le sénateur POWER: Jusqu'en 1958 le contrat était-il passé avec votre association ou agissiez-vous en tant que pilotes à titre individuel?

Le capitaine ANDREWS: En 1956 et en 1957, c'était avec notre association. Avant ces années-là, c'était sur une base individuelle.

Le sénateur POWER: Et en 1958 le contrat avec notre association n'a pas été renouvelé à cause du différend survenu.

Le capitaine ANDREWS: C'est exact.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Avez-vous maintenant une organisation syndicale?

Le capitaine ANDREWS: Oui nous en avons une.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): A qui êtes-vous affilié?

Le capitaine ANDREWS: Nous sommes affiliés à la M.M. & P. du côté américain.

Le PRÉSIDENT: Voudriez-vous nous dire ce que cela représente?

Le capitaine ANDREWS: "Masters, Mates and Pilots", c'est-à-dire les capitaines, les lieutenants et les pilotes. C'est une filiale de l'association des pilotes du Maine.

Le sénateur BRUNT: Appartiennent-ils aux unions A.F.L.-C.I.O.?

Le capitaine ANDREWS: Oui, ils appartiennent aux unions A.F.L.-C.I.O.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser au capitaine Andrews? Je suis sûr qu'il y a beaucoup de choses que plusieurs d'entre nous ne connaissent pas, et cela s'applique à moi-même qui suis un terrien.

Le sénateur MACDONALD: Nous en apprenons.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie beaucoup, capitaine Andrews.

Le sous-ministère suggère, et avec beaucoup d'à-propos, je pense, que, comme le capitaine Andrews a discuté surtout l'article 11 et la question du pilotage sur les Grands lacs, et qu'il a révélé les relations qui existent avec la *Shipping Federation of Canada*, nous devrions peut-être entendre maintenant M^e Brisset, l'avocat de la fédération, qui aborderait encore cette question du pilotage. Cela aurait pour effet de nous écarter de l'article 9 qui, je pense, intéresse en particulier le Sénateur Kinley. Ne serait-ce pas la chose la plus normale à faire dans les circonstances M^e Brisset?

M. BOYLE: Messieurs les sénateurs, à titre de président de la *Shipping Federation of Canada*, je désire expliquer que nous représentons tous les vaisseaux de haute mer qui voyagent sur le Saint-Laurent et les Grands lacs; aujourd'hui, M^e Jean Brisset, notre conseiller juridique, parlera en notre nom.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de présenter M^e Brisset. Il était parmi nous jeudi dernier et il nous a aidés lorsqu'il s'agissait des articles non litigieux du bill. M^e Brisset, voudriez-vous vous restreindre à l'article 11 s'il vous plaît, soit la question du pilotage sur les Grands lacs?

M^e JEAN BRISSET: Je vais m'en tenir à l'article 11, soit le problème du pilotage sur les Grands lacs.

Monsieur le Président, messieurs les sénateurs nous sommes bien reconnaissants aux membres du comité de cette occasion qui nous est offerte de nous présenter devant vous. J'aimerais vous entretenir davantage de ce qu'est la fédération des armateurs. C'est une association d'entrepreneurs, de représentants et de propriétaires de vaisseaux océaniques faisant escale aux ports de l'Est du Canada, aux ports du Saint-Laurent et des Grands lacs et naviguant sur les Grands lacs tant vers les ports du Canada que vers ceux des États-Unis. Les lignes de navigation que notre fédération représente possèdent leurs propres navires ou en affrètent, et ces vaisseaux arborent les pavillons de tous les pays maritimes d'Europe, la Grande-Bretagne évidemment, la France, l'Italie, l'Irlande, l'Allemagne de l'Ouest, la Finlande et les pays

scandinaves. Pour le moment il n'y a pas de vaisseaux océaniques canadiens ou américains qui font commerce sur les Grands lacs. Les vaisseaux qui naviguent sur les Grands lacs, si l'on fait abstraction des océaniques que j'ai déjà mentionnés, sont, soit ce que nous appelons des vaisseaux captifs c'est-à-dire les gros vaisseaux des lacs qui jusqu'à aujourd'hui étaient dans l'impossibilité de descendre le Saint-Laurent, ou les plus petits vaisseaux de canaux qui naviguent entre les lacs et le bas Saint-Laurent; mais ni les navires de canal ni les gros navires des lacs, lorsqu'ils seront capables de descendre le Saint-Laurent par la voie maritime, ne seront des vaisseaux destinés au commerce sur mer; en d'autres termes, ce ne sont pas des océaniques.

Le PRÉSIDENT: A ce stade, jusqu'où peuvent naviguer ces navires sur le fleuve Saint-Laurent?

M^e BRISSET: Ils peuvent naviguer ou, comme nous disons, faire du cabotage, dans le bas Saint-Laurent jusqu'à Terre-Neuve, dans le Golfe et le long des côtes, c'est-à-dire la côte de l'Atlantique mais ils ne peuvent pas traverser l'océan pour se rendre outre-mer.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie.

M^e BRISSET: Je désire également vous signaler messieurs, que la *Shipping Federation* est aussi le porte-parole de l'*International Chamber of Shipping* de Londres, de la *Chamber of Shipping* du Royaume-Uni et de la Conférence maritime internationale de Copenhague. Ces trois groupes sont des associations mondiales qui représentent la totalité, je dirais, de l'industrie maritime océanique au monde. Leurs buts et intentions sont de formuler des lignes de conduite d'un intérêt général pour le transport maritime et de présenter l'opinion de cette industrie lors de réunions internationales, de même que dans les différents pays où la législation peut toucher de quelque façon au transport océanique en général.

Avant d'entrer dans le vif des remarques que je désire vous adresser ce matin, je voudrais attirer votre attention sur la carte ou le graphique que je vous ai distribué ce matin. Cette carte a été publiée par l'Administration de la voie maritime, et la raison principale pour laquelle je vous la signale est qu'elle montre les frontières entre le Canada et les États-Unis d'abord et en second lieu elle décrit comment l'industrie maritime a partagé les eaux du bassin des Grands lacs aux fins de la mesure législative dont vous êtes saisis. Nous avons partagé ces eaux en deux, ce que nous appelons la première classe comprend les eaux réservées et celles-ci évidemment couvrent le parcours de Montréal jusqu'aux lacs, c'est-à-dire jusqu'à Chicago par exemple; le parcours de Montréal à Kingston; le canal Welland, du lac Ontario au lac Érié; le parcours du lac Érié au lac Huron qui comprend la rivière Détroit jusqu'au lac St-Clair et la rivière St-Clair; puis le fleuve Saint-Laurent du lac Huron au lac Supérieur.

Maintenant, la navigation sur les eaux réservés est plutôt compliquée. Il faut en avoir une connaissance tout à fait intime. Il existe des passages étroits et des courants et ainsi de suite et la fédération a toujours pensé que dans ces eaux réservées il faudrait recourir à des pilotes spécialisés. Par pilotes spécialisés nous voulons dire ce que le sous-ministre a décrit: des hommes qui ont été formés en vue de ces eaux, qui les ont remontées et descendues, qui sont capables de manoeuvrer toute sorte de navires, que ce soit un navire à moteur, un navire à vapeur, un vaisseau à deux hélices ou à une seule hélice ou un paquebot de n'importe quel jauge. Ces gens doivent posséder de l'expérience et pouvoir manoeuvrer tous les navires.

Dans les eaux libres des lacs, la fédération a toujours prétendu qu'il n'était pas nécessaire d'avoir un pilote. Un océanique qui, entrant dans ces eaux, est

commandé par un capitaine possédant un permis étranger est aussi à son aise dans les eaux libres des Grands lacs qu'il le serait sur l'océan. De fait, les lacs peuvent facilement se comparer à plusieurs autres mers comme la mer d'Irlande, le détroit de la Manche, la mer Rouge, la Baltique, la mer Noire. Et il est aussi facile à un capitaine de naviguer dans ces eaux libres des Grands lacs que de parcourir les autres mers dont je vous ai parlé.

Le sénateur CAMPBELL: Les règles de route pour les Grands lacs diffèrent-elles des règlements correspondants en vigueur ailleurs?

M^e BRISSET: Les règles de route sont différentes sous certains rapports mais toute personne d'une intelligence moyenne peut, en une heure en découvrir les différences. En fait, n'importe quel capitaine breveté pour faire des voyages étrangers en haute mer doit connaître à fond les règlements internationaux de navigation et ceux-ci contiennent une règle qui oblige le capitaine à adapter sa navigation à tous les règlements locaux pouvant exister dans n'importe quelle partie du monde. En réalité, et je veux le mentionner en passant, les vaisseaux qui se dirigent vers les Grands lacs, et je parle des vaisseaux océaniques, ont dans leur timonerie un tableau où sont indiquées les différences entre les deux règlements de navigation. Il est fourni par la *Shipping Federation of Canada* à titre de service aux vaisseaux océaniques qui se dirigent vers les lacs.

Le sénateur MACDONALD: Y a-t-il quelqu'un de chargé tout spécialement de porter ces règlements à bord des vaisseaux?

M^e BRISSET: Ces règlements qui doivent être portés à la connaissance du capitaine comme article de loi sont mis à bord du vaisseau et font partie des documents du navire. Le navire doit toujours avoir à son bord des cartes et des livres de navigation et ainsi de suite, et ces règlements au sujet des lacs, qui sont imprimés et sont disponibles par l'entremise du ministère des Transports ici, se trouvent à bord de tout navire remontant vers les lacs.

Le sénateur MACDONALD: Ces règlements sont-ils édictés par le Ministre?

M^e BRISSET: Ces règlements émanent du gouverneur en conseil et on les appelle les règles de route pour les Grands lacs.

Le sénateur MACDONALD: Et ces règlements précisent-ils que les règles de route pour les Grands lacs doivent être remises au capitaine du vaisseau avant qu'il pénètre dans les Grands lacs?

M^e BRISSET: Non, il n'y a pas de disposition à cet effet. Le règlement s'applique à tous les vaisseaux et tous les navires sur les Grands lacs doivent les observer.

Le sénateur MACDONALD: Alors il n'y a pas de disposition actuellement en vertu de laquelle une personne est responsable de la transmission de ces règlements au capitaine?

M^e BRISSET: Non, il n'y a pas de règle à cet effet.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Monsieur le président je ne veux pas briser le fil du discours mais au sujet de la remarque du sénateur Campbell touchant les différences dans les règlements de la navigation sur ces eaux où voguent les mêmes capitaines, y aurait-il quelque part au monde des règlements de navigation qui se comparent à ceux des Grands lacs?

M^e BRISSET: Dans plusieurs parties du monde il existe des règlements locaux et il faut s'y soumettre. Mais s'il y a quelque ressemblance avec nos règlements des Grands lacs, je crains de n'être pas actuellement en état de répondre à cette question.

Maintenant, monsieur le président avant d'en venir à l'étude du projet de loi avec vous et d'aborder ce que la fédération a l'intention de demander à votre Comité d'accepter comme amendement, je voudrais dire un mot de la mesure législative américaine actuellement soumise au Congrès. Il est absolument nécessaire que je vous en entretienne parce qu'elle exerce une certaine influence sur les lois canadiennes équivalentes maintenant soumises à votre attention. Je vous ai remis une copie du bill américain appelé le bill H. R. 57 et je voudrais attirer votre attention sur une partie importante de ce projet de loi. Je prends la liberté de vous en donner lecture.

Le premier article du bill H.R. 57 se lit comme il suit:

Nul vaisseau marchand d'une jauge brute de trois cents tonneaux ou plus ne pourra naviguer dans les eaux américaines des Grands lacs, leurs eaux de communication et eaux tributaires ainsi que le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Saint-Régis vers l'est, à moins que, ledit vaisseau n'ait en service à bord un pilote ou un autre officier compétent pour naviguer dans les eaux américaines et breveté soit par le chef du département pour lequel travaille la Garde côtière, en vertu des règlements promulgués par lui, soit par une agence autorisée au Canada. Ce pilote ou autre officier compétent devra, avec l'autorisation habituelle du capitaine, diriger la navigation du vaisseau (a) sur telles eaux américaines des Grands lacs, leurs eaux de communications et eaux tributaires et le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Saint-Régis vers l'est, selon les mesures de sécurité établies par les règlements publiés par le chef du département pour lequel travaille la Garde côtière et b) sur toutes autres eaux américaines des Grands lacs, leurs eaux de communication et eaux tributaires et le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Saint-Régis vers l'est, à la discrétion du capitaine.

Je voudrais que vous compariez cet important passage du projet de loi américain au bill qui est aujourd'hui devant vous. L'article 11 de ce bill propose le nouvel article 375A, dont le paragraphe (1) énonce ce qui suit:

(1) Nonobstant toute disposition de la présente loi, aucun propriétaire ou capitaine d'un bâtiment d'une jauge brute de trois cents tonneaux ou plus ne doit mettre le bâtiment en service

- a) dans les parties des eaux du bassin des Grands lacs que désigne le gouverneur en conseil conformément à l'alinéa a) du paragraphe (4) à moins que le bâtiment ne soit conduit par un officier ou pilote autorisé à naviguer dans de telles eaux, ou
- b) dans les eaux du bassin des Grands lacs autres que celles dont l'alinéa a) fournit la description, à moins que le bâtiment n'ait à bord un officier ou pilote possédant les qualités prescrites par le gouverneur en conseil.

La ligne de conduite que l'on découvre dans ces deux citations est la suivante: partout sur les lacs il faut avoir un officier compétent ou un pilote à bord du navire.

Sur les eaux réservées, c'est-à-dire celles décrites à l'alinéa a) de l'article 1 de la loi américaine, le pilote ou l'officier doit diriger le navire, il en a la charge, et sur le reste des lacs, dans les eaux libres des Grands lacs, il doit simplement être à bord du navire; il n'a pas à participer à la conduite de ce navire. Tel est le sens de ces deux lois qui, en résumé, rendent le pilotage obligatoire sur tous les lacs, ce qui n'existait pas auparavant.

Le sénateur MACDONALD: Les exigences en vertu des alinéas a) et b) sont-elles les mêmes dans notre projet de loi? Les qualités exigées du pilote sont-elles les mêmes?

M^e BRISSET: Les qualités exigées ne sont pas les mêmes. J'y arrive.

Le sénateur ISNOR: Quelle différence y a-t-il entre a) et b) en ce qui concerne les qualités requises?

M^e BRISSET: A l'heure actuelle la loi n'établit pas quelles seront les qualités requises. C'est une question sur laquelle le gouverneur en conseil doit se prononcer.

Le PRÉSIDENT: Sénateur Isnor, vous verrez au paragraphe 4, alinéas b) et c) que le gouverneur en conseil peut établir des règlements au sujet de a) et b).

M^e BRISSET: Le projet de loi ne laisse pas entrevoir quelles seront les exigences ou les qualités requises. C'est la même chose pour la loi américaine.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Vous prenez pour acquis que l'alinéa a) de l'article 375A s'applique seulement aux eaux protégées et que l'alinéa b) touche les eaux libres? C'est ce que vous pensez?

M^e BRISSET: Je crois que nous devons opiner dans ce sens à compter de maintenant et je dis que nous devons le croire parce que, évidemment, nous en avons discuté souvent avec les fonctionnaires intéressés.

Le PRÉSIDENT: Sénateur Connolly, je pense que l'on peut bien tirer cette conclusion du paragraphe 4 a) qui énonce: "Le gouverneur en conseil peut établir des règlements a) désignant certaines parties des eaux du bassin des Grands lacs comme des eaux où un bâtiment de jauge brute de 300 tonnes ou plus devra être conduit par un officier ou un pilote autorisé à naviguer dans lesdites eaux." Ceci, je pense s'applique évidemment aux eaux réservées.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): C'est bien ce que je pense.

M^e BRISSET: Je demanderais au membres du Comité de bien vouloir s'en tenir à cela au sujet de cet amendement.

Le PRÉSIDENT: Le sous-ministre, entre autres, dit que nous pouvons nous en tenir à cela de toute façon.

M^e BRISSET: Oui je pense que nous sommes tous d'accord.

Je voudrais maintenant vous donner un bref aperçu de la mesure législative des États-Unis. La Chambre des représentants en a d'abord été saisie au cours du mois de mai 1957. A cause de ses répercussions au Canada, je pense que nous pouvons prendre pour acquis qu'il y a eu consultation entre nos deux gouvernements au sujet de cette loi particulière et peut-être même qu'on en était venu à une entente; je ne suis pas suffisamment au courant pour l'affirmer. De toute façon, le projet de loi, comme je l'ai signalé, a été présenté au mois de mai et la *Shipping Federation* et les groupes intéressés au commerce océanique qui avaient été consultés ont été mis au courant de ce projet de loi et ils ont immédiatement fait connaître leurs vues au ministère des Transports, à notre ministre des Transports. En résumé, les représentations formulées par la fédération étaient les suivantes: il n'est pas nécessaire d'avoir des pilotes sur les vaisseaux océaniques dans les eaux libres; le fait pour les océaniques de garder un pilote à bord dans les eaux libres constituera un fardeau de plus sur les épaules des armateurs, qui détournera particulièrement les armateurs océaniques du commerce des Grands lacs, d'où de grandes répercussions adverses pour la voie maritime. En ce qui a trait aux eaux réservées, la fédération considère que l'on devrait y trouver des pilotes spécialisés.

Le PRÉSIDENT: Partout où il y a des eaux réservées?

Me BRISSET: Partout où il y a des eaux réservées dans les Grands lacs, et le bill actuellement devant la Chambre des représentants spécifie simplement: "Vous devez avoir un pilote" mais il ne précise pas l'endroit où on doit se servir d'un pilote; chacun est libre de se déclarer pilote et d'offrir ses services à ce titre. En effet, aux États-Unis, et au Canada également, le gouvernement par l'intermédiaire de la Garde côtière qui est l'agence émettrice des licences, donnera des permis de pilote au capitaine ou au lieutenant. En d'autres termes, le brevet d'un capitaine ou d'un lieutenant a la valeur d'un brevet de pilote. Peut-être que nous pourrions changer le ton des audiences si je vous disais que lors de sa comparution devant la Chambre et le Sénat, un témoin a dit: "Nous nous demandons pourquoi les armateurs océaniques s'opposent à des pilotes sur les lacs quand les vaisseaux américains en comptent déjà quatre." Évidemment les vaisseaux océaniques aussi ont un capitaine et trois officiers tout aussi bien que les vaisseaux américains.

Nous avons aussi avisé le ministère des Transports que le problème en était un qui devrait être réglé par les deux gouvernements ensemble. Nous pensions qu'une organisation de pilotage administrée par le Gouvernement conjointement ou autrement, si l'on partageait les lacs en sphères d'influence, serait la méthode la plus sûre de garantir la sécurité de navigation sur les lacs. De toute façon le projet de loi a été présenté à la Chambre des représentants des États-Unis en janvier 1958 et même si nous nous y sommes rendus, ayant été avisés à la dernière minute, nous n'étions pas complètement préparés, et le projet de loi a été approuvé sans voix discordante. Le secrétaire d'État a prévenu la Chambre que personne n'avait formulé d'objection; aucune puissance étrangère, pas plus le Canada qu'une autre, n'a formulé d'objection à la mesure. Entre-temps, et je signalerai en passant que le bill a été adopté définitivement le 21 avril 1958, le gouvernement canadien avait pris acte, du moins nous l'espérons, de nos représentations et avait fait parvenir un aide-mémoire, par l'entremise de son ambassade, au Secrétariat d'État, au sujet du projet de loi américain. Je voudrais vous donner lecture de cet aide-mémoire dans son texte original que vous trouverez parmi les documents que nous vous avons fait tenir ce matin.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Le bill a-t-il été approuvé par la Chambre et le Congrès?

Me BRISSET: Non, le Sénat l'a bloqué au cours d'une audience comme celle que nous avons aujourd'hui. J'y arrive dans un moment.

Le PRÉSIDENT: S'agit-il de l'aide-mémoire, je veux dire de ce document à feuillet simple qu'on a également inclus dans cette brochure jaune?

Me BRISSET: Précisément. Ce document se lit comme il suit:

Le Gouvernement canadien partage avec le Gouvernement américain le désir d'assurer que toutes les mesures nécessaires sont prises aux fins de la sécurité de la navigation sur le Saint-Laurent et les Grands lacs de même que dans les canaux de communication. Le bill H.R. 7515, qu'un comité de la Chambre des représentants étudie présentement, vise précisément cette fin. Étant donné que les navires qui voyagent dans ces eaux traversent et retraversent la frontière internationale, il est évident qu'ils doivent se conformer aux mesures législatives et aux règlements des deux pays en cause. En conséquence, les navires en direction ou en partance des ports canadiens seront touchés par les mesures américaines proposées presque dans la même mesure que les navires en direction ou en partance de ports américains. C'est pour cette raison que nous prions instamment les intéressés de s'arrêter aux considérations suivantes touchant le projet de loi susmentionné.

Le Gouvernement du Canada estime qu'il n'est pas indispensable à la sécurité que les navires aient à bord des pilotes brevetés lorsqu'ils franchissent les eaux libres des Grands lacs. Aux fins de la sécurité il suffirait que les vaisseaux soient confiés à des pilotes lors de leur passage dans certaines eaux spécifiées. Ces pilotes pourraient être embarqués et débarqués à l'endroit voulu.

Le Gouvernement du Canada espère que les facilités de navigation améliorées de la section des rapides internationaux du Saint-Laurent, qui sont presque parachevées, de même que d'autres améliorations qu'on apporte présentement à la voie maritime du Saint-Laurent donneront lieu à un trafic fort accru et présenteront de précieux avantages pour le commerce des deux pays. Le pilotage obligatoires dans les Grands lacs pourrait constituer un fardeau financier si lourd pour le cabotage qu'il restreindrait l'emploi de cette artère améliorée du commerce.

Le sénateur MACDONALD: Cette note a-t-elle été expédiée?

M^e BRISSET: Oui elle l'a été, et j'en arrive maintenant aux témoignages qui ont été rendus devant le comité du Sénat américain enquêtant sur le commerce entre États et sur le commerce extérieur. Ces témoignages ont été rendus les 17 et 18 juin 1958.

Le sénateur ISNOR: Ne serait-il pas préférable de mentionner la date de l'aide-mémoire au compte rendu?

M^e BRISSET: Cet aide-mémoire est daté du 20 mars 1958.

Le sénateur WALL: Me permettriez-vous de vous interrompre ici pour formuler cette intéressante question: si le Gouvernement canadien a vraiment émis l'avis que mentionne l'aide-mémoire, quelle antinomie existerait-il au juste entre cet avis et ce projet de loi?

M^e BRISSET: J'y arrive, et c'est précisément la raison pour laquelle je vous ai fourni ces longues explications au sujet de ce que je crois être l'objet du bill. Même si nous proposons des modifications, nous approuverons le bill et nous dirons pourquoi ensuite.

Le Comité sénatorial a tenu ses audiences les 17 et 18 juin, et la *Shipping Federation*, bien entendu, a été autorisée à y comparaître de même que de nombreux autres intéressés. La première préoccupation de cette fédération à Washington a été de s'assurer auprès du greffier du Sénat si l'aide-mémoire du Canada avait été présenté au comité sénatorial qui devait siéger et entendre les témoins relativement à ce bill.

Le secrétaire du Comité a fait savoir à la Fédération qu'à sa connaissance aucun aide-mémoire et aucune communication émanant du Secrétariat d'État ne leur était parvenu dont la teneur eût indiqué que le Canada s'opposait à ce bill. La Fédération s'est alors adressée à l'ambassade du Canada pour s'assurer que l'aide-mémoire avait été effectivement adressé au Secrétariat d'État après quoi, le secrétaire du Comité sénatorial a été prié de vérifier lui-même l'attitude du Secrétariat d'État.

Au cours de la séance du 18 juin le président a interrompu les débats pour déclarer "Je viens de recevoir une lettre du Secrétariat d'État accompagnée d'un aide-mémoire émanant du Gouvernement canadien".

Cette lettre, jointe à l'aide-mémoire, a été versée au compte rendu des délibérations du Comité sénatorial, et je voudrais vous donner lecture d'un passage de cette communication, adressée par William B. Macomber, secré-

taire adjoint, à l'honorable Warren G. Magnuson, président du Comité du commerce entre États et du commerce extérieur. La lettre dont il s'agit est datée du 18 juin 1958.

Le sénateur MACDONALD: Ce texte donne l'impression qu'on veut faire échouer la mesure.

Le sénateur BRUNT: Vous n'en connaissez pas encore la teneur.

Le sénateur MACDONALD: C'est l'impression que cela donne.

M^e BRISSET: La lettre en question porte notamment ce qui suit:

“Le Secrétariat d'État favorise toute mesure qui accroîtra la sécurité de la navigation sur les Grands lacs et il exprime son approbation du projet de loi dans une lettre au comité de la Chambre relatif aux pêcheries et à la marine marchande en date du 10 juin 1957. Le Gouvernement canadien a cependant formulé récemment certaines objections au bill H.R. 7515 dans sa forme actuelle, et une copie de l'aide-mémoire canadien sur le sujet est jointe aux présentes pour la gouverne du comité. Les consultations qui ont eu lieu jusqu'ici entre les représentants des deux gouvernements n'ont pas dissipé les inquiétudes des personnalités officielles du Canada.

Le Secrétariat d'État, attentif aux objections soulevées par le Gouvernement canadien et convaincu que la navigation sur les Grands lacs pourrait tirer profit de pratiques coordonnées, ne saurait appuyer l'adoption de cette mesure tant qu'il n'aura pas eu l'occasion de conférer de nouveau avec le Gouvernement canadien. Ces consultations, prévues dans nos ententes officielles conclues au sujet de la voie maritime du Saint-Laurent, sont entreprises d'urgence.”

Le PRÉSIDENT: Permettez-moi de vous faire remarquer ici qu'on m'a informé que des fonctionnaires du ministère des Affaires extérieures désirent nous exposer éventuellement certains faits au sujet, j'imagine, de cette partie du sujet que le témoin vient d'aborder.

M^e BRISSET: Après de longs témoignages devant le Comité sénatorial, — et vous avez entre les mains les principaux exposés qui ont été présentés à ce comité, — l'examen du bill a été ajourné.

Le sénateur MACDONALD: Permettez-moi de vous faire observer que dans la première partie de vos observations vous avez mentionné le bill H.R. 57 mais qu'à propos de l'aide-mémoire vous avez parlé du bill H.R. 7515

M^e BRISSET: Le bill H.R. 7515 a été présenté en mai 1957 et cette année le même bill a été proposé en Chambre sous le numéro H.R. 57, mais n'a pas encore été examiné. Le texte que vous avez sous les yeux est celui du bill H.R. 57 qui est exactement le même que celui du bill H.R. 7515.

La décision du Comité sénatorial a été signalée dans une lettre adressée à l'honorable John Foster Dulles, par le président du Comité, le sénateur Warren G. Magnuson, en date du 25 juillet 1958. Voici la teneur de cette lettre:

Monsieur le secrétaire d'État:

Au cours d'une session de l'exécutif tenue le 23 juillet 1958, le Comité sénatorial du commerce entre États et du commerce extérieur a décidé de différer l'étude du bill S. 2096 ...

Il s'agit du numéro que portait le bill au Sénat:

... pour exiger la présence de pilotes à bord de certains navires naviguant dans les eaux américaines des Grands lacs ***. La décision du comité à cet égard découle en grande partie du rapport qu'a rédigé le Secrétariat d'État au sujet de ce bill, en date du 30 juin 1958."

C'est-à-dire l'an dernier; ce rapport n'est pas compris dans les documents imprimés qui ont été publiés à la suite des audiences:

Dans ce rapport, le Secrétariat d'État note que le Gouvernement canadien a élevé de sérieuses objections au projet de loi en cause, et précise que tant qu'il n'aura pas l'occasion de conférer plus avant avec le Gouvernement canadien il ne saurait appuyer l'adoption de la mesure proposée. Le rapport du Département ajoute que ces consultations étaient entreprises d'urgence.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Le Comité sénatorial a au moins eu une occasion d'examiner les faits exposés par le Gouvernement canadien au sujet de cette mesure.

M^e BRISSET: Certes, oui. Je n'entreprendrai pas de vous résumer les mémoires que vous avez entre les mains; ils expriment les vues des entreprises maritimes et commerciales, lesquelles abondent dans le sens de la manière générale de voir que j'ai indiquée plus tôt. Cependant, avant d'aborder l'étude de la mesure elle-même je crois, monsieur le président et messieurs les membres du Comité, qu'il conviendrait que je vous brosse un bref historique de l'évolution de la navigation dans les Grands lacs; à mon avis vous serez en mesure de suivre facilement pareil exposé puisque je succède à un témoin qui a déposé sur le sujet assez longuement.

Avant la dernière Grande Guerre, à peu près aucun navire océanique n'était remonté jusqu'au Grands lacs. Au cours de la dernière guerre, les archives de la Fédération indiquent qu'aucun navire océanique n'a poussé jusqu'aux Grands lacs. Mais en 1946 sept bâtiments ont effectué 19 voyages et, par la suite, la circulation dans ce sens s'est sans cesse accrue. En 1956, 110 océaniques ont effectués 295 voyages.

Le sénateur BRUNT: Ces données ne concordent pas avec celles qu'on nous a déjà données à ce sujet. Quels chiffres faut-il retenir?

M^e BRISSET: Permettez-moi de vous fournir le détail de ces données. En 1956, 110 bâtiments ont remonté jusqu'aux Grands lacs, des bâtiments océaniques j'entends.

Le sénateur BRUNT: Le témoin qui vous a précédé a cité le chiffre 133.

M^e BRISSET: Je crois que c'est en 1957 qu'on en a compté 133.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Quel chiffre avez-vous pour 1957?

M^e BRISSET: Je vais vous le dire afin de tirer la chose au clair. En 1956, 110 bâtiments ont effectué 295 voyages, tandis qu'en 1957, 133 bâtiments ont fait 344 voyages.

Le sénateur BRUNT: On nous a donné 347 voyages pour 113 bâtiments.

Le sénateur MACDONALD: Vous vous rapprochez du chiffre que le présent témoin vient de citer.

M^e BRISSET: En 1958, les renseignements que j'ai, laissent voir que 200 navires ont effectué 289 voyages en tout.

Le PRÉSIDENT: A mon sens, les deux témoins conviennent que la circulation sur les Grands lacs s'est accrue et continue de s'accroître.

Le sénateur BRUNT: Sauf que 200 navires ont effectué moins de voyages que 133 navires.

M^e BRISSET: En effet.

Le sénateur BRUNT: Il s'agit de l'année précédente.

M^e BRISSET: Précisément; et cela s'explique.

Le sénateur REID: Qui se charge de mettre le registre à jour?

M^e BRISSET: Je désirerais l'aide d'un spécialiste à ce sujet. Je ne suis pas certain si les registres sont mis à jour par la *Shipping Federation* ou par quelque autre organisme. Peut-être le capitaine Matheson pourrait-il répondre à cette question?

Le capitaine MATHESON: En 1958, 200 navires ont effectué 577 voyages.

M^e BRISSET: S'agit-il de voyages aller et retour ou de voyages simples?

Le capitaine MATHESON: Il s'agit de voyages dans les Grands lacs. Le chiffre doublerait si nous tenions compte du voyage du retour.

Le PRÉSIDENT: A mon sens, les chiffres n'importent peu en soi. Ce qui compte c'est de savoir que la circulation s'accroît.

Le sénateur REID: Je veux savoir qui se charge des registres?

Le capitaine MATHESON: C'est le directeur du Service des canaux qui inscrit le nombre de navires et de voyages au registre.

M^e BRISSET: Sauf erreur on veut savoir qui dresse la statistique des océaniques qui se rendent dans les Grands lacs.

Le capitaine MATHESON: C'est le directeur du Service des canaux du ministère des Transports. Mais les chiffres que je viens de citer sont extraits de nos propres archives.

Le sénateur MACDONALD: Pourquoi ces chiffres ne seraient-ils pas exacts. Je ne crois pas que le directeur du Service des canaux puisse savoir avec certitude si un navire a quitté Kingston pour se rendre à Toronto et revenir à Kingston; il ne se trouve pas à proximité de ces endroits.

Le sénateur BRUNT: Il ne s'agit ici que de données statistiques qui, à mon avis, n'ont aucunement trait à la loi proprement dite.

M^e BRISSET: J'ai voulu les citer dans le seul but de vous faire connaître l'importante augmentation annuelle qui s'est produite dans le passé et qui continuera de se produire vraisemblablement après l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent.

Au début, les océaniques qui se rendaient dans les Grands lacs prenaient à bord un capitaine navigateur. Il s'agissait la plupart du temps d'un capitaine retraité, qui avait à son actif de nombreuses années de service dans les Grands lacs; les bâtiments l'engageaient à forfait ou à salaire, et sa tâche consistait à piloter le navire d'abord entre Montréal et Kingston, parcours particulièrement dangereux, puis de piloter le bâtiment dans d'autres eaux à navigation restreinte déjà mentionnées, et même de conseiller le capitaine du navire au besoin.

Le PRÉSIDENT: Etait-ce le même navigateur qui conduisait le navire de Montréal aux Grands lacs puis à travers les eaux à navigation restreinte?

M^e BRISSET: Oui, il restait à bord jusqu'au point de destination finale du navire pour le ramener ensuite à Montréal où il descendait.

Le sénateur BRUNT: Ce navigateur était l'employé de qui?

M^e BRISSET: Il était l'employé du propriétaire du bâtiment.

Le sénateur BRUNT: Du propriétaire, dites-vous?

M^e BRISSET: Oui.

Le sénateur BRUNT: Et c'est le propriétaire du navire qui le payait?

M^e BRISSET: En effet. Il était rémunéré au taux courant d'alors, soit \$25 par jour pour ses services, plus sa pension.

Le sénateur BRUNT: C'est-à-dire depuis le moment où il quittait Montréal jusqu'à ce qu'il y revienne?

M^e BRISSET: Depuis le moment où il quittait Montréal.

Le sénateur BRUNT: Jusqu'à ce qu'il y revienne?

M^e BRISSET: Il ne revenait jamais à Montréal.

Le sénateur BRUNT: Il n'appartenait à aucune association?

M^e BRISSET: Non.

Le sénateur BRUNT: C'était donc un pilote indépendant qui guidait le navire à travers ces eaux?

M^e BRISSET: En effet. Ainsi que je l'ai expliqué, il s'agissait dans certains cas d'un capitaine retraité.

Le PRÉSIDENT: Il n'existait aucun règlement à cet égard?

M^e BRISSET: Non.

Le PRÉSIDENT: Il s'agissait d'un simple régime volontaire adopté par les propriétaires de navire pour la sécurité de leurs bâtiments?

M^e BRISSET: Précisément.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Le navigateur en question était-il payé pour le temps qu'il passait en eau libre?

M^e BRISSET: Il était payé pour tout le temps qu'il restait à bord du bâtiment.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Pourriez-vous nous dire également s'il pilotait le navire en eau libre?

M^e BRISSET: Non, il ne pilotait pas le navire en eau libre. Il n'avait pas de quart à assumer dans ce cas-là. Il prenait la roue seulement pour le passage des eaux à navigation restreinte.

Le sénateur MACDONALD: Si le bâtiment devait entrer au port de Toronto, le guidait-il alors?

M^e BRISSET: Dans ce cas, c'est lui qui prenait la roue pour les manoeuvres d'accostage.

Par la suite, monsieur le président, comme le trafic augmentait, la *Shipping Federation* a estimé que le régime de navigation par pilotes spéciaux qui forçait les navires à garder le maître pilote à bord pendant la traversée de toutes les écluses, n'était pas entièrement satisfaisant à l'égard du tronçon Montréal-Kingston où des pilotes hautement spécialisés sont nécessaires, et la *Shipping Federation* a entrepris de mettre sur pied un groupe de pilotes particulièrement formés à la navigation dans ces eaux...

Le PRÉSIDENT: Vous voulez parler du trajet entre Montréal et Kingston.

M^e BRISSET: En effet, de Montréal à Kingston. Après que le gouvernement eut été saisi de certains exposés de faits tendant à démontrer qu'il était nécessaire qu'il prenne en charge cette section du parcours, voici ce qui est arrivé: le gouvernement s'est chargé de l'administration et du contrôle de cette zone connue sous le nom de circonscription de pilotage Saint-Laurent-Ottawa-Kingston.

Le sénateur ISNOR: Qu'entendez-vous par "s'est chargé"?

M^e BRISSET: Le gouvernement a étendu son autorité à cette circonscription qui, antérieurement relevait de la *Shipping Federation*, de même que l'affectation des pilotes, la tenue à jour des registres, la rémunération des pilotes, et le reste.

Le PRÉSIDENT: En d'autres termes, le gouvernement a créé une nouvelle circonscription de pilotage?

M^e BRISSET: Oui. Il a commencé à délivrer des certificats de pilotage à l'égard de la navigation dans ces eaux.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): A quel moment ce changement est-il survenu?

M^e BRISSET: Cette circonscription a été effectivement créée en 1936, autant que je sache, mais n'a pas fonctionné comme telle avant 1951.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Jusqu'à quelle année la *Shipping Federation* a-t-elle appliqué le régime que vous avez mentionné tout à l'heure?

M^e BRISSET: Jusqu'en 1951.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Et depuis 1951 la nouvelle circonscription a fonctionné à plein?

M^e BRISSET: Oui.

Le sénateur MACDONALD: Le gouvernement a pris cette initiative en vertu des pouvoirs que lui conféraient les règlements?

Le PRÉSIDENT: Il a agi en vertu de la Loi sur la marine marchande.

M^e BRISSET: En effet, il s'agit de la Loi sur la marine marchande.

Le sénateur BRUNT: Il a créé une circonscription spéciale entre Montréal et Kingston?

M^e BRISSET: Oui.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Pendant combien de temps ce taux de \$25 par jour a-t-il eu cours?

M^e BRISSET: Je crois qu'il s'appliquait encore en 1951.

Le sénateur BRUNT: Aucune mesure n'a été prise à ce sujet?

Le PRÉSIDENT: Peut-être le sous-ministre pourrait-il nous fournir quelques explications sur ce point.

M^e BRISSET: Jusqu'en 1956, les capitaines navigateurs... mais je ne songe pas ici aux pilotes de la nouvelle circonscription de pilotage Montréal-Kingston...

Le PRÉSIDENT: Vous parlez des capitaines navigateurs?

M^e BRISSET: Précisément. Ils étaient payés \$25 par jour jusqu'en 1956, mais après la création de la circonscription de pilotage Montréal-Kingston les capitaines navigateurs embarquaient à Kingston et demeuraient à bord tant que le navire ne revenait pas à ce dernier endroit; ce régime a été en vigueur jusqu'en 1956.

Le sénateur BRUNT: Est-ce un capitaine navigateur qui dirigeait le navire qui a heurté le pont de Burlington?

M^e BRISSET: Je ne saurais vous le dire; j'ignore les détails de cet incident.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il est une heure moins cinq minutes, et le témoin en a encore beaucoup à nous dire. Vous agréerait-il que nous suspendions la séance pour la reprendre après-midi? A mon avis nous devrions nous réunir assez tôt cet après-midi, étant donné qu'il nous reste beaucoup à faire. Que diriez-vous de 2 heures et quart?

La séance est suspendue jusqu'à 2 heures et quart.

—Reprise de la séance à 2 heures et quart.

Le PRÉSIDENT: Nous avons suspendu nos travaux jusqu'à 2 heures et quart et il est précisément 2 heures et quart, en sorte que nous allons reprendre la séance. M^e Brisset en était au milieu de son exposé. Auriez-vous l'obligeance de poursuivre, maître Brisset?

M^e BRISSET: Avant l'interruption j'étais à vous brosser l'historique du régime de navigation par pilotes spéciaux jusqu'en 1956. Il est un point dont j'ai oublié de faire mention. Jusqu'à l'année que je viens de citer les capitaines navigateurs étaient ou engagés à forfait sur diverses lignes et payés sur une base annuelle ou encore rémunérés tant par jour, soit \$25.

En 1956, les capitaines navigateurs au service des membres de la Fédération se sont groupés en association qui a pris le nom d'Association des pilotes du Canada pour les Grands lacs; dès lors, le régime contractuel a été aboli et les capitaines navigateurs ont commencé d'exercer leurs fonctions sur une base de roulement, autrement dit à tour de rôle.

Dans le même temps l'Association des pilotes du Canada pour les Grands lacs s'est affiliée à l'organisme américain mentionné ce matin, savoir l'*International Organization of Masters, Mates and Pilots*, dont le siège social est à Cleveland, le capitaine R.R. Johnson ayant charge de la circonscription des Grands lacs.

Au cours de la période de navigation de 1957 des pourparlers ont eu lieu entre la Fédération et l'association, à la suite desquels le taux de rémunération quotidien a été porté à \$40 plus \$2.50 pour dépenses. Ce nouveau régime est demeuré en vigueur pendant toute la saison de 1957.

Le PRÉSIDENT: L'organisme dont vous parlez est-il celui que le capitaine Andrews représentait ce matin?

M^e BRISSET: Précisément, monsieur.

En 1958, lorsque la saison de navigation s'est ouverte sur les Grands lacs, — et permettez-moi de vous rappeler ici que dans l'intervalle la Chambre des représentants des États-Unis avait adopté le bill relatif au pilotage, — au commencement de la saison de 1958, dis-je, l'association a présenté de nouvelles demandes à la Fédération. Les honoraires devaient être, selon ces demandes, de \$75 par jour, plus un certain montant pour les dépenses. En outre deux pilotes devaient être assignés à tout navire croisant à quelque

endroit que ce soit des Grands lacs. M. Johnson a même fait observer que lorsque la voie maritime serait ouverte en 1959, trois pilotes seraient requis à bord des bâtiments et que leurs honoraires quotidiens seraient de \$100 chacun.

Entre-temps, c'est-à-dire au printemps de 1958, le groupe des capitaines navigateurs disponibles à Kingston était tombé à 48 par suite de retraites, de décès, et le reste, mais de ces 48, huit avaient dépassé la limite d'âge, c'est-à-dire l'âge de 65 ans prévu par la Fédération.

A la lumière de ces demandes, la Fédération a alors décidé de supprimer son bureau de Kingston et de créer un nouveau système de pilotage sur les Grands lacs qui s'occuperait des eaux à navigation restreinte dans toute la mesure du possible. Elle a alors créé la circonscription de pilotage dite Port Weller-Sarnia.

Il convient de mentionner également ici qu'au cours des témoignages rendus devant la Chambre américaine les témoins qui appuyaient le bill, et particulièrement la Garde côtière, ont fait remarquer qu'il était impossible d'organiser un régime de pilotage sur les Grands lacs aux seules fins du passage des eaux à navigation restreinte, qu'il fallait alors avoir des pilotes à bord des navires pour toute la traversée des Grands lacs ou pas de pilote du tout.

En conséquence, la Fédération a créé cette circonscription, et j'aimerais que vous jetiez un coup d'œil sur la carte à laquelle nous nous sommes reportés plus tôt afin que je vous y indique de quelle manière ce régime de pilotage s'appliquait. J'ajouterai que les pilotes appelés à servir dans cette circonscription venaient, en partie, de l'ancienne association des capitaines navigateurs.

Le sénateur REID: Combien y avait-il de pilotes à bord d'un même bâtiment?

M^e BRISSET: Un par navire. Prenons, à titre d'exemple, le cas d'un voyage régulier à Chicago.

Le PRÉSIDENT: Soit à partir de Kingston?

M^e BRISSET: Oui, un voyage d'océanique depuis Kingston jusqu'à Chicago avec retour à Kingston. La durée normale d'un tel voyage est d'environ 20 à 23 jours, aller et retour. Le temps passé à quai est de 10 à 11 jours. Notre navire embarquerait, bien entendu, un pilote du gouvernement canadien à Montréal et ce pilote resterait à bord jusqu'à Kingston où il débarquerait. Le navire poursuivrait alors sa route par le lac Ontario, dont les eaux sont libres, en sorte qu'aucun pilote ne serait requis à bord. A la tête du lac Ontario, c'est-à-dire aux abords du canal Welland, à Port Weller, un bureau d'assignation a été établi, et c'est à cet endroit qu'un pilote spécial monterait à bord. Il conduirait alors le navire au cours de cette seconde étape, c'est-à-dire tout le long du canal Welland qui, ainsi que vous le savez, mesure 28 milles de long. Le navire serait en marche de 12 à 18 heures dans ce canal selon le degré d'encombrement des docks et le reste.

La troisième étape du voyage consisterait dans la traversée du lac Érié. A ce stade le pilote resterait à bord, sans toutefois exercer ses fonctions. Le parcours sur le lac Érié est de 184 milles avec terme à South-East Shoal situé à la tête du lac où convergent tous les navires qui se dirigent vers la tête des Grands lacs ou qui en reviennent. La durée du trajet sur le lac Érié est de 15 à 18 heures. Mais, je vous le rappelle, le pilote n'est pas de service pendant ce temps.

La quatrième étape commence à l'extrémité ouest du lac Érié. Par conséquent, à South-East Shoal, le pilote doit reprendre ses fonctions et rester à la roue pendant que le navire passe la rivière Détroit, le lac et la rivière Sainte-Claire jusqu'à l'issue inférieure du lac Huron où le pilote est ramené à terre ferme en canot automobile.

Le PRÉSIDENT: Lorsque vous dites que le pilote doit être de service, faut-il entendre par là qu'il doit conduire lui-même le navire?

M^e BRISSET: Il doit diriger le navire. Il a charge du navire, subordonné à l'autorité du capitaine. Le passage que je viens de signaler a 80 milles de long et la durée du trajet est d'environ 12 heures. Au retour du navire, le pilote regagne le bâtiment en canot automobile à la hauteur de Sarnia qui est le terminus, et accomplit le même travail qu'à l'aller jusqu'à l'issue inférieure du canal Welland.

Le sénateur MACDONALD: Séjourne-t-il à Sarnia à ses propres frais?

M^e BRISSET: Non, ses dépenses sont payées.

Le sénateur WALL: Doit-il piloter le même navire?

M^e BRISSET: Non, il peut prendre la direction d'un autre navire revenant des Grands lacs ou attendre quelque temps. A cet égard, les conseillers techniques seraient mieux en mesure de vous fournir des précisions.

Le sénateur MACDONALD: Si j'ai bien compris, le pilote descend à Sarnia.

M^e BRISSET: En effet.

Le sénateur MACDONALD: Et il peut demeurer sur la terre ferme pendant une semaine ou quelques jours seulement.

M^e BRISSET: Il peut y rester une journée ou plus.

Le capitaine J. E. MATHESON: Il séjourne habituellement 24 heures à Sarnia et touche \$40 par jour, qu'il soit à bord d'un navire ou en attente.

Le sénateur MACDONALD: Cette période diffère de beaucoup du laps de temps qui s'écoule du point de départ à l'extrémité du canal Welland. Si j'ai bien saisi votre exposé, le pilote reste à bord du navire sans être payé, depuis l'extrémité du canal Welland jusqu'à Windsor.

M^e BRISSET: Précisément.

Le sénateur MACDONALD: Non, il est payé qu'il soit à bord du navire ou non.

Le PRÉSIDENT: Le témoin a déclaré que le pilote n'est pas en fonctions à ce moment-là.

Le capitaine MATHESON: C'est sa période de repos.

M^e BRISSET: Il conviendrait peut-être que je vous fournisse ici quelques précisions au sujet des gains des pilotes. On leur avait garanti un salaire minimum de \$8,000 par année, l'an dernier. C'était là une des conditions d'emploi; leur salaire minimum garanti s'établissait à \$8,000.

Le sénateur MCKEEN: Est-ce la *Shipping Federation* qui leur avait garanti ce salaire?

M^e BRISSET: Oui. Et maintenant j'aimerais revenir au voyage que je vous décrivais tout à l'heure.

Le PRÉSIDENT: A partir de Sarnia?

M^e BRISSET: Oui, avec retour à Port Weller, ou inversement. Le pilote doit guider le navire pendant 48 à 60 heures et la distance alors parcourue par le navire est de 216 milles. Sous le régime de cette entente, toutefois, le pilote sera effectivement à bord pendant 78 à 96 heures, et le parcours accompli avec machines en marche et pilote à bord est de 584 milles. Comparez à présent ce régime avec l'ancien en vertu duquel le pilote touchait des droits pendant 20 à 23 jours.

Le PRÉSIDENT: Votre navire n'est pas allé au delà de Sarnia. Qu'advient-il passé Sarnia? Faut-il qu'il y ait un pilote à bord?

M^e BRISSET: Au delà de Sarnia, le voyage vers Chicago s'effectue en eau libre via le lac Huron et le lac Michigan, jusqu'à Chicago.

Le PRÉSIDENT: Supposons que le navire pousse jusqu'à Fort William?

M^e BRISSET: A supposer que le navire se rende à Fort William il aurait les services d'un pilote attaché à cette circonscription, c'est-à-dire à celle de Port Weller-Sarnia; ce pilote dirigerait le navire dans la rivière Sainte-Marie et serait débarqué à l'extrémité supérieure de cette rivière.

Le PRÉSIDENT: Dans ce cas, le pilote irait de Port Weller jusqu'au Sault-Sainte-Marie?

M^e BRISSET: En effet.

Le PRÉSIDENT: Le pilote n'est pas de service pendant la traversée du lac Huron.

M^e BRISSET: En effet. Mais très peu d'océaniques ont poussé jusqu'au lac Supérieur dans le passé; la plupart se rendaient à Chicago. En 1957, si ma mémoire est fidèle, trois bâtiments seulement ont poussé jusqu'au lac Supérieur tandis que l'année dernière les quelques rares navires qui s'y sont rendus étaient assurés des services d'un pilote à partir de Port Weller et ce pilote, qui appartenait à la circonscription de Port Weller-Sarnia, dirigeait le navire tout le long du trajet que vous avez mentionné monsieur.

Le PRÉSIDENT: C'est-à-dire jusqu'au Sault-Sainte-Marie?

M^e BRISSET: Oui, en vertu d'une entente spéciale.

Le sénateur CAMPBELL: S'agit-il ici des cargos de ligne transportant du fret emballé?

M. BRISSET: Je parle des océaniques de ligne aussi bien que des vapeurs en cueillette, qui transportaient des marchandises en vrac ou quelque autre cargaison.

Le sénateur CAMPBELL: Jusqu'ici, peu de navires en cueillette ont poussé jusqu'à ce point, n'est-ce pas?

M^e BRISSET: En effet. La statistique fait voir qu'en 1957, par exemple, 133 bâtiments ont effectué 344 voyages. À ces 344 voyages, 23 navires en cueillette seulement ont participé.

Le sénateur CAMPBELL: Mais il n'en sera pas de même cette année, n'est-ce pas?

M^e BRISSET: Les services de navires de ligne seront maintenus. Par contre il se peut que le service des navires en cueillette s'accroisse.

Le sénateur CAMPBELL: Je crois savoir qu'on a déjà installé des dispositifs en vue d'accommoder 70 navires en cueillette à la tête des Grands lacs pour le mouvement du grain de Fort William par les navires étrangers. Le

sénateur Hugessen a fait une observation au sujet des navires qui se rendent au lac Supérieur. Ces navires seront tenus, je suppose, de prendre à bord des pilotes à Port Weller et de les garder pendant la traversée du lac Supérieur. Est-ce bien là la pratique qui sera suivie?

M^e BRISSET: A cet égard, la ligne de conduite n'a pas encore été établie. Tout dépendra de la décision du gouvernement canadien, et j'aborderai ce point un peu plus tard.

Le sénateur MACDONALD: Avez-vous bien dit que 133 navires ont effectué des voyages dans ces eaux en 1957?

M^e BRISSET: C'est juste.

Le sénateur MACDONALD: Et combien de voyages ont-ils faits?

M^e BRISSET: Ils ont fait 344 voyages.

Le sénateur MACDONALD: Je ne vois pas comment vous pouvez en arriver à ce chiffre. En quoi consiste un voyage de cette nature?

M^e BRISSET: Ces voyages amènent les navires jusque dans les Grands lacs, avec retour au point de départ.

Le sénateur MACDONALD: Le nombre de ces voyages serait donc de 266. Comment pouvez-vous expliquer la différence entre 266 voyages et le chiffre que vous avez mentionné?

M^e BRISSET: Je le répète, 133 bâtiments ont poussé jusqu'aux Grands lacs. Quelques-uns d'entre eux ont pu accomplir deux ou trois voyages tandis que d'autres n'en ont fait qu'un seul. Lorsque je parle de 344 voyages il s'agit de voyages aller-retour.

Le sénateur MACDONALD: Oui, mais si 133 navires ont effectué pareils voyages on en arrive à un chiffre de 266?

M^e BRISSET: Non, à ce compte ils n'auraient effectué que 133 voyages.

Le sénateur MCKEEN: Quelques-uns restent dans les Grands lacs et font plusieurs voyages.

Le sénateur MACDONALD: Si un navire se rendait à Fort William pour revenir à Kingston pour combien de voyages cela compterait-il?

M^e BRISSET: Pour un voyage, c'est-à-dire un voyage aller et retour.

Le sénateur MACDONALD: Pour effectuer un autre voyage il devrait pousser plus loin vers l'est et revenir au canal.

M^e BRISSET: Il lui faudrait retraverser l'Atlantique et revenir environ un mois plus tard à Montréal, puis jusqu'aux Grands lacs.

Le sénateur MACDONALD: C'est donc le chiffre de 344 qui nous intéresse davantage.

M^e BRISSET: Précisément.

Le sénateur MACDONALD: En ce qui concerne les voyages, s'entend.

M^e BRISSET: Oui, mais le nombre de navires n'est pas sans intérêt non plus, car il laisse voir combien de bâtiments peuvent être dans les Grands lacs à tel ou tel moment. A une date donnée on peut en compter 75 dans les Grands lacs. Je cite ici des chiffres arbitraires pour appuyer ma thèse. Au cours de la saison de 1958 les pilotes attachés à la circonscription de Port

Weller-Sarnia ont accompli en moyenne 30 voyages chacun dans ces eaux, acquérant ainsi une expérience précieuse dans le maniement des navires de toutes sortes, — expérience que ne sauraient acquérir des pilotes appelés à diriger les navires dans les Grands lacs et à rester à leur bord pendant 20 à 23 jours d'affilée. Ainsi que vous vous en rendrez compte facilement, pareils pilotes ne pourraient faire qu'un nombre très restreint de voyages pendant une saison.

Le sénateur BRUNT: Je ne suis pas d'accord sur ce point. Quand un pilote s'est rendu jusqu'à Fort William une douzaine de fois, de quelle expérience supplémentaire peut-il avoir besoin? Soutenez-vous que plus de voyages il accomplit meilleur pilote il devient?

M^e BRISSET: Précisément, monsieur, et je voudrais établir ici une comparaison avec le régime qui existe dans le bas Saint-Laurent.

Le sénateur MACDONALD: Ne croyez-vous pas que le pilote devient plus habile?

Le sénateur BRUNT: Non, il n'est pas plus compétent que celui-ci qui a passé son été à aller et venir entre Fort William et quelque autre point.

Le sénateur MACDONALD: Ne croyez-vous pas que plus il effectue de voyages plus il acquiert de l'expérience?

Le sénateur BRUNT: Serais-je meilleur chauffeur après avoir conduit une voiture pendant dix ans plutôt que huit?

Le sénateur MACDONALD: Ces pilotes n'exercent leurs fonctions qu'en eaux dangereuses. Si vous pilotez une voiture sur un chemin hérissé de difficultés je crois que vous serez meilleur conducteur à force d'y passer.

Le sénateur CAMPBELL: M^e Brisset entend par là que plus un pilote travaille en eaux à navigation restreinte et plus il dirige de nombreux navires de diverses catégories, meilleur il devient. Il soutient que les pilotes acquièrent de l'expérience dans la mesure où ils exercent leurs fonctions dans telles ou telles eaux, mais aussi dans la mesure où les navires qu'ils dirigent diffèrent de genre.

M^e BRISSET: Permettez-moi de vous faire observer, avec tout le respect que je dois aux deux messieurs qui viennent de parler, qu'à mon avis la fréquence des voyages joue également un grand rôle. A titre d'exemple je mentionnerai le cas du bas Saint-Laurent où il y a des pilotes très compétents qui dirigent des navires de Montréal à Québec et de Québec à Pointe-au-Père, et ces pilotes avant d'obtenir leur brevet doivent se soumettre à un long apprentissage. N'hésitez pas à rectifier si je me trompe mais j'estime que la période d'apprentissage est de cinq ans et qu'elle doit comporter de 30 à 50 voyages au moins.

Le sénateur BRUNT: Combien de voyages le pilote doit-il effectuer chaque année pour conserver son brevet?

M^e BRISSET: Je ne suis malheureusement pas en mesure de vous fournir cette précision.

Le sénateur BRUNT: Il serait très intéressant de connaître ce détail. D'après votre thèse le pilote devrait effectuer plusieurs voyages par année.

M^e BRISSET: Je puis vous assurer, monsieur le sénateur, qu'il en fait plusieurs.

Le sénateur BRUNT: Mais a-t-on prévu un nombre minimum de voyages par année?

Le PRÉSIDENT: Le sous-ministre dit que non, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de restriction à cet égard. Une fois que les pilotes ont obtenu leur brevet ils peuvent travailler aussi fréquemment ou aussi peu souvent qu'ils le désirent.

Le sénateur BRUNT: Et ce sont néanmoins des pilotes d'expérience? Si ce régime vaut pour le bas du fleuve pourquoi ne pourrait-il pas s'appliquer à son cours supérieur?

M^e BRISSET: Je sais de science certaine que chaque année les pilotes du bas du fleuve doivent se soumettre à un examen médical, un examen de la vue et ainsi de suite et que ceux qui conservent leur brevet participent à d'assez nombreux voyages.

Le sénateur MCKEEN: Ils n'ont pas cependant à faire face à certaines circonstances comme dans le cas du Fraser où le chenal varie constamment. A chaque crue des eaux le chenal change et si le pilote n'a pas fait un voyage au préalable dans la saison il ne sait plus où se trouve ce chenal. Mais il s'agit ici d'eaux turbulentes

M^e BRISSET: Il existe très peu de cours rapide dans ces eaux à navigation restreinte. Sauf erreur, les circonstances sont à peu près les mêmes que dans les rivières Détroit et Sainte-Claire.

Le sénateur MCKEEN: Se produit-il de l'ensablement? Dans le cas de la négative, la vitesse du courant n'importe pas.

Le PRÉSIDENT: Le sous-ministre précise qu'il s'agit d'un chenal constant.

Le sénateur ISNOR: Il faut dire ici que les pilotes entrent en fonction à tour de rôle, de sorte qu'ils effectuent tous un certain nombre de voyages par saison, et ce sont les navires eux-mêmes qui retiennent les services des pilotes, sauf erreur. Du moins tel est le cas dans la circonscription de Nouvelle-Écosse.

M^e BRISSET: A notre avis les pilotes de la circonscription de Port Welland-Sarnia ont acquis une expérience précieuse l'an dernier, et la Fédération des armateurs a établi des normes rigoureuses à leur intention. Mais c'est là un régime de caractère privé. Il n'existe pas de règlement si ce n'est que les pilotes doivent posséder d'abord un certificat de compétence comme capitaine ou second.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous me dire, maître Brisset, si vous prévoyez qu'en cas d'adoption de l'article 11 du bill le ministère établirait des normes et restrictions sensiblement analogues à celles que la Fédération a imposées volontairement?

M^e BRISSET: Je m'y attendrais, et c'est ce que nous avons souhaité. En outre, nous avons exposé certains faits au gouvernement à cet égard et quand je dis nous, je parle au nom de la Fédération. Nous désirons un régime de pilotage spécialisé en eaux à navigation restreinte et j'emploie ici le mot "spécialisé" à dessein.

Le sénateur BUCHANAN: Vous me semblez insister davantage sur la connaissance que doivent avoir les pilotes de cette région en particulier, notamment l'emplacement du chenal, plutôt que sur le brevet de capitaine? En d'autres termes, un capitaine pourrait bien ne pas être un bon pilote dans ces zones?

M^e BRISSET: En effet, puisque le capitaine n'effectuerait pas le même nombre de voyages en ces eaux. C'est pourquoi tous les capitaines du monde, lorsqu'ils doivent passer des eaux à navigation restreinte, retiennent les services d'un pilote spécialisé. C'est ainsi que les choses se passent dans toutes les eaux difficiles du monde.

Le PRÉSIDENT: Et je suppose que vous êtes également d'avis, sénateur Buchanan, que l'expérience que peuvent acquérir les pilotes est celle des eaux difficiles de cette région en particulier?

Le sénateur BUCHANAN: C'est exact. J'ai fait cette observation parce que je suis assez au courant de la navigation dans le nord où un chenal rend indispensables les services d'un pilote spécialisé, peu importe la compétence du capitaine. Dans certains cas ce pourrait fort bien être un Indien. Je crois que la question est la même.

M^e BRISSET: Oui. Je sais fort bien que dans certaines rivières de l'Amérique du Sud, les navires engagent des pilotes locaux qui sont des Indiens connaissant tous les détails des rivières en cause.

Le sénateur LEFRANÇOIS: Leurs propres pilotes ne pourraient y conduire un navire.

M^e BRISSET: Précisément.

Le sénateur CAMPBELL: Il s'agit ici de navires étrangers mais non pas des navires de lac qui ont sillonné ces routes depuis des années avec capitaine à bord.

M^e BRISSET: Je parle d'océaniques et non pas de navires de lac. Vous avez tout à fait raison.

Le sénateur BRUNT: Ce sont tous des navires étrangers.

M^e BRISSET: Jusqu'ici, c'est vrai.

Le sénateur MACDONALD: Puisque cette question est venue sur le tapis, le témoin me dira-t-il si les navires de lac engagent des pilotes?

M^e BRISSET: Ils ne retiennent pas les services de pilotes spécialisés mais après la création de la zone de pilotage Saint-Laurent-Kingston, et la Fédération ayant formé un certain nombre de pilotes, les navires de lac eux-mêmes ont commencé à engager de nombreux pilotes spécialisés bien qu'ils eussent déjà à leur bord des capitaines et des officiers connaissant parfaitement ces eaux. Ces navires ont eu recours à des pilotes spéciaux très fréquemment.

Le sénateur MACDONALD: L'article 11 s'applique-t-il simplement aux navires qui arrivent dans les Grands lacs en provenance de l'océan ou simplement aux navires qui croisent dans les Grands lacs?

M^e BRISSET: Cet article vise tous les navires, de haute mer comme de lac. Aucune distinction n'est faite dans le bill dont vous êtes saisi en ce qui concerne ces deux catégories de bâtiments.

Le sénateur MACDONALD: Puis-je anticiper? Devrait-il à votre avis, y avoir une différence?

M^e BRISSET: Nous soutenons simplement qu'en ce qui concerne les océaniques nous reconnaissons l'utilité d'embarquer des pilotes spécialisés pour navigation en eaux réservées mais non pas en vue de la traversée des Grands lacs.

Le sénateur MACDONALD: N'avez-vous pas exposé certains faits au sujet des bâtiments qui limitent leur activité aux Grands lacs seulement?

M^e BRISSET: Non. Nous n'avons pas qualité pour parler aux noms des propriétaires de navires de lac.

Le sénateur BRUNT: Les faits que vous avez exposés ont trait seulement aux quatre circonscriptions de pilotage n'est-ce pas, savoir celle de Montréal à Kingston, celle du canal Welland; celle de Détroit et Windsor et celle de la rivière Sainte-Marie.

M^e BRISSET: Précisément.

Le sénateur BRUNT: Estimez-vous que ces navires ont besoin de pilotes spéciaux lorsqu'ils entrent dans les grands ports qui existent maintenant sur les Grands lacs?

M^e BRISSET: C'est là une question fort intéressante. Les navires auront sûrement besoin de pilotes spéciaux dans le cas de certains ports des Grands lacs, notamment celui de Chicago, mais à notre avis c'est là un problème local qui relève des autorités locales. À mon sens les négociations qui ont cours présentement aboutiront à quelque régime visant les divers ports pour lesquels des pilotes spéciaux seront requis.

Le sénateur BRUNT: Qu'en est-il du port de Toronto où il existe un passage étroit à l'est et à l'ouest?

M^e BRISSET: Il se passera la même chose.

Le sénateur BRUNT: Vous voudriez que les autorités portuaires établissent leurs propres règlements? Est-ce là où vous voulez en venir?

M^e BRISSET: A vrai dire, je préférerais ne pas aborder cette question aujourd'hui parce que les négociations portant sur cet aspect du problème ne sont pas suffisamment avancées. Il y a là un problème à résoudre, je l'admetts volontiers. Toutefois je puis vous assurer que la *Shipping Federation* s'en rend parfaitement compte et qu'elle fera tout son possible pour aider les autorités intéressées à régler cette question. Voici un exemple un peu exagéré: même s'il faut des pilotes dans les ports ou s'il faut des pilotes pour piloter les navires jusqu'aux ports, cela ne veut pas dire que ceux-ci devraient accompagner les navires quand ils voguent en eaux libres.

Maintenant, vous voyez, je pense, à peu près comment le travail des capitaines navigateurs est organisé et vous comprenez, par conséquent en quoi consiste le problème. Je dois vous dire toutefois que lorsque la *Shipping Federation* a créé la nouvelle circonscription de pilotage de Port Weller-Sarnia, la plupart des capitaines navigateurs qu'elle avait employés jusqu'alors ont refusé de travailler dans cette zone. Ils se sont mis en grève et ils se sont tenu en faction près des navires dans la circonscription de Saint-Laurent-Kingston; en conséquence les pilotes de cette circonscription ont refusé de franchir les lignes de faction et de piloter les navires qui avaient besoin de leurs services. Aux États-Unis également, des lignes de faction ont été organisées dans différents ports et les débardeurs ont refusé de décharger les navires. Par la suite les grévistes ont reçu l'ordre formel de disperser leurs piquets parce qu'il s'agissait d'un boycottage d'ordre secondaire. La Cour suprême de l'Ontario a rendu un jugement semblable dans le cas des capitaines navigateurs à qui elle a enjoint de ne plus organiser de lignes de faction dans la circonscription de pilotage de Saint-Laurent-Kingston. M. le juge McRuer, juge en chef de la Haute Cour, de la Cour suprême de l'Ontario, a rendu un jugement fort intéressant. Si vous me permettez, je vais vous en lire un extrait:

Les défenseurs et leur association cherchent, en somme, à mettre en œuvre un programme législatif. En d'autres termes, ils veulent décréter que tout navire voyageant sur les Grands lacs soit accompagné d'un capitaine navigateur. Le Congrès des États-Unis étudie en

ce moment un bill a cet effet, et qu'un corps législatif qui représente le peuple adopte une telle mesure, c'est normal; mais c'est bien différent lorsque d'autres cherchent à obtenir, sous le couvert d'un différend ouvrier, le même résultat en organisant des lignes de faction. En vertu du droit coutumier les armateurs, en tant que propriétaires, peuvent exploiter leurs navires tant que la loi n'y fait pas obstacle. Ils peuvent, selon les circonstances, accepter ou refuser d'embaucher des capitaines navigateurs et, de même, ceux-ci peuvent accepter ou refuser de monter à bord des navires des demandeurs. En l'absence d'une mesure législative expresse, personne n'est obligé de travailler là où il ne veut pas travailler; quant aux armateurs, ils ne sont obligés d'engager des pilotes ou des capitaines navigateurs que dans les cas où la loi l'exige.

Vous comprendrez ainsi pourquoi nous avons soutenu devant le Sénat que si, en vue des exigences auxquelles nous devons faire face, nous devons garder des pilotes à bord de nos bâtiments, ceci constituerait une très lourde charge pour les armateurs et que par conséquent il nous est impossible d'accéder aux revendications; la rémunération à verser pour un voyage tel que celui que j'ai mentionné pourrait en effet se chiffrer à \$5,000 ou \$6,000, ce qui est beaucoup plus que les gages de l'équipage entier pour un voyage semblable.

Le PRÉSIDENT: Vous vous fondez sur une rémunération de \$100 par jour pour chacun des 3 pilotes?

M^e BRISSET: \$100 par jour.

Le PRÉSIDENT: Pour tout le voyage à partir de Kingston?

M^e BRISSET: Oui, pour vous donner une idée approximative, c'est \$300 multiplié bien des fois.

Le sénateur REID: Ils ont sans doute passé leur temps à jouer au poker.

Le PRÉSIDENT: Il se pourrait en effet, que les \$100 changent de mains pendant le voyage.

M^e BRISSET: Je dois vous dire, monsieur le président, que plusieurs journaux américains qui ont de l'influence nous ont admirablement appuyés à cet égard. Ils ont forgé une expression qui vous amusera, je pense: ils ont qualifié cette pratique de *featherbunking*.

Nous étions heureux de pouvoir démontrer aux autorités américaines en particulier, que le service de pilotage spécialisé que nous avions préconisé pouvait fonctionner; il a en effet fonctionné pendant toute la saison comme je vous l'ai expliqué. Environ vingt-cinq pilotes ont été employés dans cette circonscription et ils ont pu s'occuper de tous les navires qui sont arrivés pendant cette période.

Je vais vous raconter un incident assez amusant qui, je crois, vous intéressera. Au cours des témoignages devant le Sénat et la Chambre des représentants, nous nous étions évidemment rendus compte que les pilotes qui travailleraient dans cette circonscription piloteraient les navires en partie dans des eaux américaines, sur la rivière Sainte-Claire, le lac Sainte-Claire, la rivière Détroit, le lac Érié et ainsi de suite. Il nous a semblé, par conséquent, que puisqu'il y avait des pilotes américains dans la région nous ferions bien d'en engager quelques-uns afin d'éviter les récriminations de nos voisins. Notre Fédération a donc retenu les services d'un certain nombre de ces pilotes qui, du fait de leur expérience, avaient, à son avis, les qualités requises pour travailler dans cette zone. Or, malheureusement, parce qu'aucun Américain

ne devait être embauché au Canada, quelques-uns de ces pilotes ont été emprisonnés à la demande ou à l'instigation des autorités de l'Immigration. Il a donc fallu congédier les pilotes américains et en fin de compte seuls les Canadiens ont eu le droit de travailler dans cette zone. Comme vous vous rendez certainement compte, si on ne permet pas aux pilotes américains de travailler dans cette zone cela peut créer des difficultés.

Le sénateur WALL: Vous avez dit que des pilotes, les 25 dont vous avez parlé, ont été engagés pour toute la saison de 1958; combien ont-ils reçu pour la saison ou pour l'année?

M^e BRISSET: On leur a garanti un salaire minimum de \$8,000, mais je crois qu'à la fin de la saison quand on a réglé leur compte ils avaient gagné un peu plus. Ils ont reçu \$8,700 en tout.

Le PRÉSIDENT: En moyenne?

M^e BRISSET: Pour toute la saison.

Le sénateur BRUNT: Est-ce que la Fédération n'est pas en faveur d'engager d'autres pilotes que des Américains ou des Canadiens, des Britanniques, par exemple?

M^e BRISSET: La Fédération estime qu'on ne devrait pas accorder des brevets de pilotes spécialisés à des capitaines ou à des officiers étrangers pour la circonscription de pilotage spécialisé.

Le sénateur BRUNT: Vous voulez dire pour les quatre zones indiquées sur cette carte?

M^e BRISSET: Oui.

Le sénateur BRUNT: Pour toutes les quatre?

M^e BRISSET: Pour les quatre circonscriptions assujetties à des restrictions dont j'ai parlé.

Quand le Sénat américain a rejeté le bill sur le pilotage que je vous ai signalé, la *Shipping Federation* a entamé des pourparlers et a eu de longs entretiens avec les hauts fonctionnaires du ministère des Transports afin d'établir une ligne de conduite qui pourrait convenir à tous les intéressés et qui assurerait que les navires pourraient voyager sur les lacs en toute sécurité. Je ne vous décrirai pas en détail tous les domaines qui ont été étudiés, mais je puis vous dire que des représentants d'autres associations, entre autres l'Association canadienne des propriétaires de navires, ont assisté à plusieurs de ces réunions. L'Association canadienne des propriétaires de navires représente surtout les propriétaires canadiens de navires de haute mer battant pavillon britannique conformément à l'accord sur les transferts de vaisseaux entre le Canada et le Royaume-Uni. C'est un accord qui a été conclu entre les deux pays. La *Dominion Marine Association*, qui représente les propriétaires de navires assurant le service des lacs, y était également représentée et je crois pouvoir vous dire qu'en ce qui concerne les principes à appliquer et la ligne de conduite que nous estimions devoir suivre par rapport au pilotage sur les Grands lacs, nous étions pour ainsi dire tous d'accord.

Le PRÉSIDENT: Avant de passer à autre chose, est-ce qu'il y a des représentants de l'Association canadienne des propriétaires de navires ou de la *Dominion Marine Association* qui désireraient prendre la parole à ce sujet lorsque M^e Brisset aura terminé?

M. FISHER: Je suis le directeur de l'Association canadienne des propriétaires de navires.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous prendre la parole?

M. FISHER: Non, je ne crois pas. Nous sommes d'accord avec tout ce que M^e Brisset a dit jusqu'à présent. Si, lorsqu'il aura terminé, je trouve qu'il y a certaines questions à mettre au point je serais heureux que vous me permettiez de le faire, mais pour le moment je n'ai rien à ajouter.

Le PRÉSIDENT: La *Dominion Marine Association* nous a envoyé un télégramme pour dire qu'elle était tout à fait en faveur du bill, qu'elle l'appuyait entièrement, et par conséquent je présume qu'elle ne tient pas à nous faire des représentations de vive voix. Je vous remercie. Excusez-moi de vous avoir interrompu, maître Brisset.

M^e BRISSET: Nous étions d'avis, bien entendu, qu'il fallait absolument que les deux gouvernements s'entendent à ce sujet. Quant aux hauts fonctionnaires du gouvernement canadien, je ne me permettrai certainement pas de parler en leur nom, mais je suis persuadé qu'ils partagent nos sentiments. Les deux gouvernements ont certainement été en rapport à maintes occasions à ce sujet, et si vous leur posez des questions à cet égard, les hauts fonctionnaires du gouvernement vous le confirmeront certainement, mais nous ne croyons pas qu'ils soient tombés d'accord. Nous doutons même que les différents services du gouvernement américain qui s'occupent de ces questions soient entièrement d'accord à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Je regrette de vous interrompre de nouveau, maître Brisset, mais M. Booth, le sous-ministre adjoint est présent et, quand le moment viendra, il nous dira quelques mots au sujet des pourparlers qu'il a eus au nom du gouvernement canadien.

Une chose encore. Je remarque que vers la fin de l'article 11 il est dit que cette partie de la loi entrera en vigueur à une date fixée par proclamation du gouverneur en conseil. C'est sans doute pour éviter qu'elle ne soit mise en vigueur avant qu'un accord n'ait été signé avec les États-Unis.

Le sénateur ISNOR: Ce serait peut-être le moment de demander si le gouvernement américain, par l'entremise du secrétaire d'État, a fait des représentations au sujet de ce bill.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le Comité désire que M. Booth prenne tout de suite la parole ou préférez-vous attendre que M^e Brisset ait terminé?

On me dit que la réponse à votre question c'est "non", monsieur le sénateur.

Le sénateur BRUNT: Je crois que nous devrions attendre que M. Brisset ait terminé.

M^e BRISSET: Il y a une chose que la Fédération craint avant tout, soit, que si les deux gouvernements ne parviennent pas à s'entendre l'un d'eux pourrait agir seul. Le bill que le Sénat américain a rejeté l'an passé a été présenté de nouveau et, très franchement, nous ne savons pas ce qui va se passer.

Le sénateur BRUNT: Le même bill que celui qui a été rejeté?

M. BRISSET: Le même exactement. Enfin, le bill S-3 a été soumis au Sénat qui en a fait la première lecture le mois dernier. A cette occasion la *Shipping Federation* a adressé un télégramme au ministre des Transports le 20 janvier. Je ne déposerai pas ce télégramme car le texte est répété dans la réponse que nous avons reçue. Voici ce que dit le télégramme, dont je ne vous citerai qu'un extrait:

“Les membres de notre Fédération qui auront des navires de haute mer en service sur les Grands lacs l'été prochain s'inquiètent vivement des problèmes de pilotage qui se posent pour cette région. Étant donné qu'il reste relativement peu de temps avant l'ouverture de la navigation un petit groupe de délégués de la Fédération tient absolument à se rencontrer avec vous au plus tôt pour étudier avec vous les questions suivantes.”

Vient ensuite une liste des questions sur lesquelles je reviendrai plus tard. Voici ce qui vient ensuite:

“Tous les efforts que nous avons faits pour obtenir ces renseignements ont été infructueux et nous devons absolument les obtenir sans plus tarder autrement les affaires s'en ressentiront, les armateurs d'outre-mer ne pouvant dresser de plans définitifs par rapport au service des Grands lacs sans être parfaitement au courant des problèmes auxquels ils auront à faire face.”

La réponse du sous-ministre des Transports nous est parvenue le 2 février. Je crois que vu son importance, le document mérite que je vous le lise car il vous aidera à comprendre les modifications proposées dans le présent bill. La lettre est adressée à M. C. T. Mearns, directeur général, *The Shipping Federation of Canada, Inc.*

Cher monsieur,

J'accuse réception de votre télégramme du 20 janvier adressé au ministre des Transports par lequel vous lui faites part de votre inquiétude au sujet de certains problèmes qui se posent par rapport au pilotage sur les Grands lacs, et lui demandez de vous recevoir le plus tôt possible afin que vous puissiez étudier ces questions avec lui.

Il me semble que beaucoup de ces questions étant encore au stade où il est impossible de prendre des mesures définitives, une lettre vous expliquant autant que possible la ligne de conduite que nous suivons à cet égard pourra vous être plus utile qu'une réunion pour le moment. Je me propose donc de répondre aux questions que vous posez et plus tard, lorsque nous aurons arrêté une ligne de conduite définitive, nous pourrions envisager une réunion. Voici les réponses à vos questions, dans l'ordre où ces dernières paraissent dans votre télégramme:

(1) Q. Quelle ligne de conduite le gouvernement canadien a-t-il adoptée par rapport au pilotage sur les Grands lacs?

R. Il me semble que la ligne de conduite que notre ministère a adoptée pour le pilotage sur les Grands lacs est clairement énoncée dans les dispositions du bill S-3 du Sénat, qui établit la nouvelle Partie VIA de la Loi sur la marine marchande du Canada. Vous trouverez ci-inclus un exemplaire de ce bill.

(2) Q. Le gouvernement américain est-il d'accord avec cette ligne de conduite?

R. Étant donné que la ligne de conduite du gouvernement américain et la législation américaine se rapportant au pilotage sur les Grands lacs n'ont pas encore été décidées et n'ont pas été approuvées par le Congrès, notre ministère ne saurait évidemment prétendre que le gouvernement américain se rallie à la ligne de conduite adoptée par nous.

(3) Q. Le gouvernement canadien est-il prêt à accorder un brevet ou à reconnaître que les capitaines et officiers de long cours, qu'ils soient canadiens, britanniques ou étrangers, ont les qualités requises pour naviguer dans les eaux libres des Grands lacs?

R. La réponse est dans l'affirmative, à condition, évidemment, que le Parlement approuve les nouvelles dispositions que prévoit la Partie VIA.

(4) Q. Est-ce que le gouvernement canadien se rallie à la ligne de conduite proposée par la *Shipping Federation* dans sa lettre du 28 novembre adressée à M. Alan Cumyn, directeur du Service des règlements de la marine?

R. Notre ministère, dans l'ensemble, se rallie aux mesures proposées par la *Shipping Federation* dans sa lettre du 28 novembre mais estime qu'il conviendrait d'étudier les divers sujets abordés dans cette lettre lorsque la mesure législative canadienne aura reçu l'approbation de la Chambre.

(5) Q. Dans quelles parties du bassin des Grands lacs les navires de haute mer auront-ils besoin d'un service de pilotage spécialisé; les gouvernements américain et canadien sont-ils d'accord à cet égard?

R. Comme nous l'avons expliqué au cours des entretiens que nous avons eus avec vos membres, les eaux pour lesquelles le gouvernement canadien se propose d'imposer des restrictions sont les suivantes:

de Saint-Régis au lac Ontario;
le canal Welland;
le Banc du sud-est, du lac Érié à Sarnia;
les eaux reliant le lac Huron au lac Supérieur.

Les hauts fonctionnaires du ministère ont abordé cette question avec ceux des États-Unis mais ces derniers n'ayant fait aucune stipulation précise, nous ne pouvons affirmer qu'ils sont d'accord. Toutefois, nous ne prévoyons aucune difficulté à cet égard. Je me permets d'ajouter que le gouvernement américain pourrait inclure dans cette liste certains ports ou certaines eaux entièrement soumis à sa juridiction.

(6) Q. Est-ce que le gouvernement canadien se propose de faire opposition au bill américain H.R. 57 sur le pilotage dont la Chambre des représentants est actuellement saisie ou, sinon, comment le gouvernement canadien pourrait-il s'assurer que les brevets ou certificats qu'il délivrera aux capitaines au long cours, y compris ceux d'origine étrangère, seront reconnus valables par les autorités américaines?

R. Nous nous proposons de remettre de nouveau un aide-mémoire au département d'État américain lui expliquant les mesures que nous prenons et lui faisant savoir que, selon nous, les officiers de navires voyageant dans les eaux libres des Grands lacs ont, quelle que soit leur nationalité, simplement besoin de connaître les Règles de routes pour les Grands lacs, de connaître suffisamment bien l'anglais pour qu'ils puissent se servir de la radio et d'être munis d'un brevet d'aptitude. Selon les propositions qui ont été soumises aussi bien par les Américains que par les Canadiens, les certificats ou brevets de pilotage seraient reconnus mutuellement. Toutefois, les autorités américaines n'ayant pas encore pris de décision à cet égard, nous ne pouvons affirmer qu'elles reconnaîtront la validité de nos certificats classe B."

Pour votre gouverne, les certificats classe B sont ceux qu'envisage le paragraphe 4, alinéa c). C'est le certificat qu'il est question de délivrer aux officiers et aux capitaines de navires de haute mer.

Le PRÉSIDENT: Qui naviguent dans d'autres eaux que celles qui ont été spécifiées?

M^e BRISSET: Autres que celles spécifiées aux alinéas a) et b), qui sont sans doute celles dont il est question au début de la lettre du ministère et pour

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

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

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

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

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

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

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

Ensuite vient le dernier paragraphe de la lettre:

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

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

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

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

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

Le sénateur PEARSON: Croyez-vous que les américains voudraient que le travail soit réparti sur des bases égales, que les pilotes américains, d'après le nombre de navires qui passeraient par là, s'occupent d'un nombre x de navires?

M^e BRISSET: Pour répondre à la question, je dirai que la solution idéale serait, semble-t-il, que les deux gouvernements s'entendent pour établir une administration supra-nationale de pilotage chargée de fournir les services requis aux transatlantiques dans les Grands lacs. Une autre solution serait peut-être de diviser les lacs en sphères d'influence. Par exemple, les Canadiens pourraient s'occuper de la circonscription Port Weller-Sarnia et limiter leurs services de pilotes aux eaux comprises entre ces deux points, tandis que les États-Unis pourraient organiser, pour la rivière Sainte-Marie, un service semblable qui serait entièrement américain, qui serait assuré par des pilotes américains et dont les bases se trouveraient aux États-Unis. Voilà un moyen de régler le problème.

Le sénateur PEARSON: Avant d'y songer il faudrait d'abord que la loi ait été adoptée.

M^e BRISSET: Pas nécessairement car, à notre humble avis, la loi n'est vraiment pas la bonne méthode à adopter dans le cas présent. Elle n'est qu'une demi-mesure et nous espérons certes que les deux gouvernements en viendront éventuellement à une entente pour établir ce qui, à notre avis, serait un instrument plus approprié, à l'égard du pilotage sur les Grands lacs, que ce que la présente mesure législative offre effectivement à première vue.

Le sénateur POWER: Si je comprends bien, vous voudriez que l'adoption de la présente mesure soit retardée jusqu'à ce qu'une mesure semblable soit adoptée aux États-Unis?

M^e BRISSET: Je crois savoir que le gouvernement du Canada a l'intention de retarder l'entrée en vigueur de la loi jusqu'à ce que les États-Unis aient adopté une loi semblable ou jusqu'à ce que les deux gouvernements se soient entendus sur les mesures à prendre.

Le sénateur POWER: Et, selon vous, nous ne devrions même pas approuver la mesure tant qu'une entente n'aura pas été conclue avec les États-Unis?

M^e BRISSET: Je ne dis pas cela, monsieur. Je ne dis pas que le Sénat ne devrait pas approuver la mesure en ce moment. Au contraire, j'estime que la mesure doit être adoptée afin que le Canada garde la haute main, si je peux dire. La présente mesure ainsi que les modifications que nous proposons d'y apporter permettront au gouvernement d'appliquer une ligne de conduite qui contrecarrera les effets désastreux que pourrait avoir la loi américaine dans la forme que nous lui connaissons présentement.

Le sénateur POWER: Si la présente loi n'était pas adoptée, en vertu de quelle autorité le pilotage serait-il effectué? Il nous faudrait conclure avec les États-Unis cette entente dont vous parlez?

M^e BRISSET: Je crois comprendre ce que vous voulez dire, monsieur. Voici où je veux en venir: si la présente mesure n'est pas adoptée maintenant par le Canada, il pourrait arriver que les États-Unis adoptent la loi que vous connaissez et, dans ce cas, si le Canada n'a aucune loi à cet égard, il serait absolument impossible aux transatlantiques de remonter les lacs à moins qu'ils n'aient des pilotes à bord pour tout le trajet.

Le sénateur POWER: Si le Canada adopte la présente mesure et que les États-Unis en adoptent une aussi, sera-t-il interdit aux transatlantiques de naviguer sur les lacs?

M^e BRISSET: Non, monsieur. Si le Canada adopte la présente loi ainsi que les modifications que nous avons proposées. . .

Le sénateur POWER: Sans les modifications, la loi telle quelle?

M^e BRISSET: Telle quelle?

Le sénateur POWER: Oui, monsieur.

M^e BRISSET: Il y a grand danger que les capitaines et officiers des transatlantiques ne puissent pas satisfaire aux exigences requises pour conduire eux-mêmes leurs bâtiments dans les eaux non désignées des lacs.

Le sénateur POWER: A cause de la difficulté qu'il y aurait à empêcher les transatlantiques de se rendre jusqu'aux lacs, difficulté qui découlerait de l'adoption de la loi américaine?

M^e BRISSET: C'est exact.

Le sénateur POWER: Mais la même difficulté ne découlerait-elle pas de l'adoption de la présente loi?

M^e BRISSET: Non, monsieur. L'adoption de la présente loi aurait pour effet de parer aux difficultés créées par la loi américaine; ce point vous paraîtra plus clair, je pense, quand je vous aurai expliqué les modifications.

Le sénateur MACDONALD: Je croyais que la question du sénateur Power avait trait au bill dans sa forme actuelle. . . à supposer que le bill soit adopté?

Le sénateur POWER: Dans sa forme actuelle.

Le sénateur MACDONALD: Quel sera l'effet du bill, dans sa forme actuelle, sur la navigation dans les Grands lacs après l'ouverture de la saison et du chenal maritime?

M^e BRISSET: Pour répondre à la question, qu'on me permette d'expliquer la nature des modifications que nous proposons ici. Vous comprendrez ensuite, je pense; c'est aussi le seul moyen que j'ai d'expliquer ce point.

Le sénateur MACDONALD: Procédez comme bon vous semblera. Pourvu que j'obtienne une réponse à ma question, je n'y vois pas d'inconvénient.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Il y a un point que je voudrais signaler. Rien dans la présente loi ne dit qu'elle entrera en vigueur à la date où elle sera proclamée, une fois qu'elle aura reçu la sanction royale.

Le PRÉSIDENT: Si vous voulez bien vous reporter à la page 8, paragraphe 2, vous y lirez ceci:

La présente Partie entrera en vigueur à une date fixée par proclamation du gouverneur en conseil.

Je croyais avoir tenté plus tôt d'expliquer que la disposition précitée avait été incluse parce que la loi n'entrera probablement pas en vigueur tant que la mesure américaine n'aura pas été adoptée.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je vous prie de m'excuser.

Le sénateur MACDONALD: Puis-je demander où l'on en est rendu à l'égard de la présentation d'un bill à ce sujet soit au Sénat soit à la Chambre des représentants des États-Unis?

M^e BRISSET: Le bill vient tout juste d'être déposé à la Chambre, je veux dire qu'il a été déféré au Comité de la marine et des pêches de la Chambre, mais jusqu'ici ce dernier n'a pas encore tenu de séances.

Le PRÉSIDENT: Les paroles du sénateur Power m'amènent à une autre question. Le point que je voudrais éclaircir est celui-ci: trois solutions possibles s'offrent au Sénat, à savoir a) nous pourrions rejeter le bill; b) nous pourrions l'approuver dans sa forme actuelle; et c) nous pourrions l'approuver avec les amendements que vous proposez.

C'est évidemment la troisième solution qui vous plaît davantage mais, entre les solutions a) et b), laquelle préférez-vous? Préfereriez-vous que le bill ne soit pas approuvé maintenant ou bien qu'il le soit sans les amendements?

M^e BRISSET: Vous me placez dans une situation embarrassante car je n'aime ni l'une ni l'autre de ces deux solutions.

Le sénateur BRUNT: Mais, entre les deux, laquelle choisiriez-vous?

M^e BRISSET: Je dirais que les deux sont également dangereuses.

Le sénateur MACDONALD: Le témoin a dit qu'il pourrait répondre à la question en nous expliquant les modifications qu'il propose. Tout en nous réservant le droit de revenir sur ce point, nous pourrions peut-être entendre ce qu'il a à dire.

M^e BRISSET: Dans le document qu'on vous a distribué, j'ai souligné les mots ou articles qui constituent des modifications afin qu'il vous soit possible de voir facilement en quoi celles-ci consistent. La première se trouve au paragraphe (1), article 375A; je suis prêt à reconnaître que ce point est peut-être d'importance secondaire. Si vous voulez bien lire le paragraphe (1), vous constaterez que, brièvement, il signifie qu'aucun officier ou capitaine de bâtiment ne doit mettre le bâtiment en service dans les eaux du bassin des Grands lacs à moins que le bâtiment n'ait à bord un officier ou pilote autorisé à naviguer dans de telles eaux et possédant les qualités prescrites par le gouverneur en conseil.

Je ne dis pas, bien entendu, que ceci se produira, mais si le gouverneur en conseil n'établit pas de règlements, aucun bâtiment ne pourra naviguer sur les Grands lacs. C'est précisément pour parer à pareille éventualité que j'ai inséré les mots soulignés, "à compter du moment où les règlements prévus au paragraphe (4) entreront en vigueur". Mais une des raisons qui nous ont amenés à proposer la présente modification est que la loi américaine, qui est une loi semblable à celle-ci, renferme une disposition portant que la mesure entrera en vigueur le premier jour du troisième mois qui suivra la publication de règlements à cet égard par le chef du département dans le cadre duquel la Garde côtière fonctionne. En d'autres termes, les autorités américaines croient à la nécessité d'une période intérimaire entre la promulgation des règlements et l'entrée en vigueur de la loi. Pour vous démontrer la raison pratique d'un pareil délai, je pourrais dire qu'on se propose de délivrer aux officiers et pilotes des certificats les autorisant à se trouver à bord des bâtiments ou à conduire ceux-ci dans les eaux des Grands lacs. Je ne veux pas parler au nom du ministère ici mais il sera difficile, il me semble, de délivrer tous les permis requis et d'appliquer la loi s'il faut procéder à bref avis, et il ne reste pas beaucoup de temps, la saison de la navigation s'ouvrira dans deux mois.

Le sénateur BRUNT: Vous n'allez pas croire qu'une loi semblable sera définitivement approuvée par le Congrès américain en deux mois, n'est-ce pas?

M^e BRISSET: Je préférerais ne rien dire, sénateur Brunt, sur ce qui pourrait se produire aux États-Unis.

Ainsi, voilà quel est l'objet de cette modification, que je pourrais dire d'ordre secondaire.

Aucune autre modification n'est proposée avant le paragraphe (5) à la place duquel, nous recommandons d'insérer ce qui suit:

Tout officier ou pilote, qu'il soit sujet britannique ou non, ayant les qualités prescrites aux alinéas b) et c) du paragraphe (4) et qui subit avec succès l'examen prescrit, a droit sur versement du droit prescrit à un certificat ou permis l'autorisant à naviguer dans les eaux désignées sous le régime de l'alinéa a) du paragraphe (4) ou dans les eaux autres que celles qui sont désignées sous le régime de cet alinéa, ou à la fois dans les unes et les autres.

Vous allez me demander, je pense, de quoi je me suis inspiré* pour rédiger le texte que je viens de vous lire. J'ai suivi de très près le texte de la loi actuelle, de l'article 119 de cette loi, lequel porte sur la délivrance de certificats aux capitaines et ainsi de suite.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous tous en main un exemplaire de la loi? Il y en a un ou deux ici.

Le sénateur MACDONALD: La disposition dont vous venez de donner lecture est-elle destinée à remplacer le paragraphe (5) de la page 8?

Me BRISSET: Oui, elle doit remplacer le paragraphe (5) qui deviendra le paragraphe (6).

Le sénateur MACDONALD: Donc, elle ne le remplacera pas, elle s'y ajoutera.

Me BRISSET: Oui, monsieur, elle s'y ajoutera, excusez-moi.

Le sénateur BRUNT: Proposez-vous sérieusement la présente modification?

Me BRISSET: Permettez-moi de vous en expliquer la portée avant de répondre à votre question.

Le sénateur BRUNT: J'aurais un mot ou deux à dire avant que vous commenciez vos explications. Vous pourriez, en vertu de cette disposition, délivrer un certificat à un Russe?

Me BRISSET: Oui, monsieur.

Le sénateur ASELTINE: Ou à un Chinois.

Le sénateur BRUNT: A n'importe qui.

Vous n'avez pas suivi de très près l'article 119, car les trois premiers mots de cet article sont "tout sujet britannique".

Me BRISSET: C'est justement le point...

Le sénateur CAMPBELL: Monsieur le président, permettez-moi de poser une question. La présente modification, si je l'interprète correctement, ne donne-t-elle pas à un tel officier ou pilote un droit statutaire à recevoir un certificat pourvu qu'il possède les qualités requises et qu'il passe avec succès l'examen? En d'autres termes, vous lui conférez un droit statutaire à ce certificat.

Me BRISSET: C'est juste.

Le sénateur CAMPBELL: J'estime, il va sans dire, que la chose est tout à fait répréhensible.

M. BRISSET: Laissez-moi vous expliquer plus clairement ce qui est entendu ici. La disposition que j'ai citée porte que tout officier ou pilote, qu'il soit sujet britannique ou non, ayant les qualités prescrites aux alinéas b) et c) ...

Ces qualités devront être déterminées par le gouverneur en conseil ou par arrêté en conseil, il y a donc une restriction ici. Les qualités que possède l'officier doivent être les qualités indiquées dans ces règlements.

Je vous demanderais maintenant de tenir compte ici des distinctions que j'ai faites entre les eaux non désignées et les eaux désignées.

Le sénateur BRUNT: Ne s'agit-il pas ici à la fois des unes et des autres?

M^e BRISSET: Oui, monsieur. Je reviendrai éventuellement sur les eaux désignées. Songez pour le moment aux eaux non désignées, songez aussi que, dans la lettre qu'il adressait à la Fédération pour lui faire part de ce que serait sa ligne de conduite, le gouvernement a donné à entendre qu'il délivrerait des permis aux officiers et capitaines étrangers, à l'égard des eaux non désignées.

Le sénateur REID: Quel genre d'examen leur ferait-on subir?

M^e BRISSET: Le gouvernement nous a fait savoir que cet examen porterait sur les points suivants: une connaissance suffisante de la langue anglaise pour permettre l'emploi du radio-téléphone sur les lacs, car des installations de radio-téléphone sont déjà exigées aux termes de la loi. Le deuxième point serait la connaissance des Règles de route pour les Grands lacs, dont nous avons parlé; et le troisième,— je ne crois pas qu'il en soit question dans la lettre que nous avons reçue du ministère mais le point a été soulevé au cours des discussions,—porterait sur la connaissance des voies recommandées sur les lacs. Pour assurer la sécurité de la navigation, diverses associations de navigation ont établi des voies sur les lacs à l'intention des bâtiments se dirigeant vers l'intérieur et d'autres pour les bâtiments se dirigeant vers la mer et il se pourrait fort bien que l'officier qui subit l'examen soit tenu de démontrer à l'examinateur qu'il connaît très bien ces voies recommandées. Permettez-moi d'ajouter que toutes les cartes publiées par le gouvernement, au Canada aussi bien qu'aux États-Unis, montrent quelle sont ces voies recommandées; il est donc possible de se procurer des cartes sur lesquelles ces voies sont indiquées.

Le sénateur MACDONALD: Qu'entend-on par les mots "tout officier ou pilote, qu'il soit sujet britannique ou non"? Pourquoi jugez-vous que ces mots sont nécessaires?

M^e BRISSET: C'est là le nœud du problème et, tout comme le sénateur qui a soulevé ce point, je reconnais que le bill est mal rédigé; mais nous recoman-dons notre amendement afin de contrecarrer l'effet du bill américain. C'est là le seul objet de la présente mesure.

Le sénateur MACDONALD: Pourquoi ne pas omettre les mots "qu'il soit sujet britannique ou non"? La portée de cette disposition ne serait-elle pas ainsi tout aussi grande si ces mots n'y figuraient pas?

M^e BRISSET: C'est ce point que nous avons examiné avec les fonctionnaires du ministère et nous leur avons demandé s'ils croyaient avoir l'autorité nécessaire pour délivrer des permis à d'autres que des sujets britanniques. Leurs vues différaient sur ce point. Ils se proposaient de demander l'avis du ministère de la Justice, mais nous ne savons pas si cet avis a été donné. Nous avons cru comprendre, cependant, que le ministère délivrerait un certificat ou permis à d'autres que des sujets britanniques, à l'égard des eaux non désignées des Grands lacs.

Le PRÉSIDENT: Ce serait essentiel dans le cas d'un navire norvégien, par exemple?

M^e BRISSET: Ce serait en effet essentiel, monsieur le président.

Maintenant, pour quelle raison le Canada délivrerait-il un pareil certificat à d'autres que des sujets britanniques?

Le sénateur MACDONALD: Bien entendu, un certificat pourrait être délivré à un Canadien.

Le sénateur PEARSON: Mais il ne s'agit ici que des eaux non désignées.

M^e BRISSET: Oui, monsieur.

Je vous demande, messieurs, de bien vouloir m'écouter pendant quelques instants et d'oublier pour le moment les eaux désignées,—j'y reviendrai plus tard,—et de vous rappeler que je ne songe ici qu'aux eaux non désignées.

Je me reporte ensuite à l'article 2 du bill américain, qui dit ceci:

“L'autorité que la présente loi confère aux pilotes ou autres officiers brevetés, détenant un permis du Canada, de servir à bord des bâtiments dans les eaux américaines, sera valable seulement aussi longtemps que le Canada permettra aux pilotes ou autres officiers brevetés, détenant un permis délivré par le chef du département dans le cadre duquel fonctionne la Garde côtière, de servir à bord des bâtiments naviguant en eaux canadiennes sur les Grands lacs, sur leurs eaux tributaires et leurs eaux de communication, ainsi que sur le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Saint-Régis.”

Le sénateur BRUNT: Un moment, je vous prie. La disposition précitée a été rédigée aux États-Unis et nous avons l'article 119 qui débute par ces mots, “tout sujet britannique”. Même si nous acceptons la modification que vous proposez, le Congrès des États-Unis ne l'accepterait jamais. Si vous voulez bien patienter un moment, je vais vous citer les paroles du Président au sujet d'une nation particulière. Les États-Unis ne permettraient jamais une chose pareille. Pourquoi approuver cette mesure s'il n'y a aucun espoir que le Congrès américain en fera autant?

M^e BRISSET: J'en suis arrivé à cela. C'est la deuxième modification. Vous avez sans doute remarqué que le bill américain dit que les autorités américaines reconnaîtront l'autorité conférée par le Canada à un pilote ou capitaine de naviguer dans les eaux américaines si tel officier ou capitaine détient un permis. Nous sommes donc d'avis qu'il ne suffit pas pour le Canada de dire: “Nous reconnaissons qu'un capitaine ou un officier norvégien, un capitaine ou un officier britannique, a la compétence voulue pour naviguer dans les eaux non désignées des Grands lacs.”

Le PRÉSIDENT: Je vois où vous voulez en venir, monsieur Brisset. Dans l'article 2 du bill américain, il est question des officiers brevetés détenant un permis du Canada, et vous voulez que le présent bill tienne compte de cela en disant que c'est le Canada qui doit délivrer le permis au pilote étranger. Je me demande, cependant, s'il est nécessaire d'insérer cette disposition dans la présente loi car si les autorités canadiennes, notre ministère des Transports dans le présent cas, savent,—et elles le sauraient,—que le pilote étranger doit détenir un permis du Canada pour naviguer dans ces eaux, elles pourraient sûrement lui en délivrer un dans le cadre des règlements. Pourquoi faire entrer cela ici? N'ai-je pas raison? Dans l'ordre normal des choses, le Canada ne délivrerait-il pas ce permis? Le Canada a fait des règlements permettant à un officier ou pilote de se qualifier pour naviguer dans les eaux non désignées et d'autres lui permettant de se qualifier pour naviguer dans les eaux désignées. Ne serait-il pas possible de lui délivrer un permis sans cette disposition?

M^e BRISSET: Le point contesté est vraiment celui-ci: le gouverneur en conseil a-t-il le pouvoir de délivrer un permis ou un certificat à d'autres que des sujets britanniques, si la loi ne le mentionne pas expressément? Voilà le point. Si la chose n'est pas nécessaire, nous n'insisterons pas sur l'inclusion des mots "sujet britannique ou non".

Le PRÉSIDENT: Le sous-ministre pourrait peut-être nous éclairer là-dessus, si vous voulez bien attendre un moment.

M. BALDWIN: Je crois savoir que le ministère de la Justice a étudié ce point particulier et qu'il a conclu que nous pouvions y pourvoir par règlement. Si l'on veut bien me permettre de commenter le paragraphe dans son ensemble, et de parler du nouveau paragraphe (5) qu'on propose d'insérer, je dirais qu'il renferme certes des points que les fonctionnaires trouveront difficiles à accepter pour plusieurs raisons. L'une de ces raisons est qu'il restreint le pouvoir de réglementation du ministère à l'égard de la délivrance de permis pour les eaux désignées, et il pourrait devenir nécessaire que nous gardions la haute main là-dessus et que nous ayons une réserve de pilotes dont le nombre serait limité. Nous n'aurions pas cette latitude, bien qu'il soit souhaitable d'équilibrer, dans une mesure raisonnable, les frais et le revenu. Toujours au sujet des eaux désignées, je puis porté à croire, à la lecture de cette disposition, qu'elle dépasse l'idée de "sujet britannique." Il est fort probable que les catégories "citoyen canadien" et "sujet britannique" étaient restreintes,— probablement la catégorie "citoyen canadien",—et pour ce qui est des eaux non désignées, je dirais, pour rassurer la Fédération, que nous avons pleins pouvoirs de réglementer la délivrance de certificats de deuxième classe ou pour officiers de pont, sans que cette modification soit nécessaire. Celle-ci ne ferait que nous forcer la main et nous obliger à accorder ce certificat,—même si, en règle générale, nous avons l'intention de l'accorder,—mais, comme le disait le sénateur Brunt, que nous pourrions vouloir retenir pour des raisons de sécurité.

Le sénateur BRUNT: Franchement, si vous approuvez l'amendement, je vous prédis dès maintenant que vous ne parviendrez jamais à le faire approuver par le Congrès américain. Tout ce que vous avez à faire pour vous en convaincre, c'est de lire deux alinéas du discours du Président sur la situation de l'Union, qui exprime l'attitude du peuple américain. A mon avis, il ne sert à rien d'étudier l'amendement ici s'il n'y a aucun espoir de le faire approuver par le Congrès américain.

Le PRÉSIDENT: Il ne s'agit pas de faire approuver l'amendement par le Congrès américain, il s'agirait plutôt de déployer le drapeau rouge devant le Congrès américain. Les gens diront: "Regardez un peu ce que ces Canadiens ont fait!"

Le sénateur BRUNT: Vous déploieriez effectivement un drapeau rouge!

Le PRÉSIDENT: La chose serait peut-être possible à l'égard des eaux non désignées, bien qu'il ne soit pas à conseiller d'inclure cette disposition dans la loi.

Le sénateur BRUNT: La disposition serait obligatoire; si l'intéressé parle anglais, a les qualités voulues et réussit à l'examen, vous seriez tenus de lui délivrer le permis, n'est-ce pas?

M. BALDWIN: Aux termes de la présente disposition, ce serait obligatoire. Dans la majorité des cas, ce serait notre intention de le faire quand même.

Le sénateur BRUNT: Mais vous voulez conserver le droit de refuser un permis de pilote à quelque particulier. Je crois comprendre que, lorsqu'il rédi-

gera les règlements, le ministère se réservera une certaine latitude au sujet de la délivrance des permis. Ai-je raison, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Je le suppose et je suppose aussi que le ministère estime que s'il doit tenir compte de l'article 2 de la loi américaine, où il est question de certains droits accordés aux officiers détenant un permis du Canada, il pourra sans cet amendement accorder des permis aux termes du paragraphe (4) du bill dans sa forme actuelle.

M. BALDWIN: Il est plus facile pour le ministère d'y parvenir par voie de règlements que par une mesure statutaire de la présente sorte.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): C'est là le point important. La situation ne serait pas la même si l'amendement proposé était accepté. Les règlements vous laissent une certaine latitude.

M. BALDWIN: C'est exact.

Le sénateur BRUNT: Puis-je adresser ma question au sous-ministre? Si la loi exige qu'un permis soit accordé au candidat qui subit avec succès l'examen et qui remplit les conditions exigées dans le présent article, pouvez-vous, par règlement, l'empêcher d'obtenir un permis?

M. BALDWIN: Non, monsieur le sénateur.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Voilà qui est clair maintenant, je pense.

Le PRÉSIDENT: Je crains que nous ne soyons contre vous pour ce qui est du présent amendement, maître Brisset.

M^e BRISSET: Je veux simplement faire remarquer aux membres du Comité que la Fédération estime, à tout événement, qu'il est bon que la question ait été examinée ici.

Le PRÉSIDENT: Certainement, monsieur.

M^e BRISSET: A ce même sujet, je me reporte à l'alinéa c) du paragraphe (4), qui a trait aux règlements du gouverneur en conseil. J'ai mentionné plus tôt que l'alinéa c) concernait les eaux non désignées. Il se lit ainsi:

Prescrivant les qualités requises d'un officier ou pilote pour qu'il soit posté à bord d'un bâtiment dans les eaux du bassin des Grands lacs autres que celles qui sont désignées selon l'alinéa a) ...

Rien dans cette disposition n'indique que ce qui est exigé effectivement c'est qu'un permis ou certificat soit délivré. Et le gouverneur en conseil peut fort bien dire: "Nous reconnaissons que cet homme possède les qualités requises pour permettre au bâtiment de poursuivre sa route dans les eaux non désignées." Cependant, si aucun certificat ou permis n'est délivré, les autorités américaines pourraient avancer l'argument suivant: "Votre bâtiment n'a personne à son bord qui détient un certificat du Gouvernement canadien et, par conséquent, il ne naviguera pas dans les eaux non désignées."

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): L'expression "qualités requises" ne suppose-t-elle pas le permis?

M^e BRISSET: Nous savons que le gouvernement, comme il l'a dit, a l'intention de délivrer des permis sous l'empire de la présente disposition. Il les appelle des certificats B. Notre seul argument est celui-ci: si la loi dit que des permis seront délivrés, nous aurons la garantie qu'un document, appelé un permis, sera délivré, ce qui permettra au bâtiment de poursuivre sa route dans les eaux non désignées de l'autre côté.

Le PRÉSIDENT: Ne croyez-vous pas, maître Brisset, que nous pouvons avoir confiance que le ministère aura assez de jugement pour ne pas agir de manière à placer tous ces hommes sous le coup de l'interdiction prévue à l'article 2 de la loi américaine. Cela me semble évident.

M^e BRISSET: Je vous le concède volontiers.

Le PRÉSIDENT: Et puisque le ministère a le pouvoir de délivrer un permis aux termes actuels du bill, pourquoi insister sur ce point dans un amendement? Vous avez appelé notre attention sur la question.

M. BRISSET: Mon principal objet était, je pense, d'appeler votre attention là-dessus. Le ministère expliquera certainement ce qu'il a l'intention de faire. Je passe maintenant au paragraphe suivant, qui est le paragraphe (6) du document qu'on vous a distribué, messieurs.

Le sénateur CAMPBELL: Monsieur le président, avant d'abandonner ce point, M^e Brisset pourrait-il nous dire ce qui l'a amené à penser que la Loi sur la marine marchande interdisait de quelque façon au ministère de délivrer un permis à un étranger?

M^e BRISSET: Votre question est très intéressante, monsieur. Si vous voulez bien lire toutes les dispositions relatives à la délivrance de permis, que renferme déjà la Loi sur la marine marchande, vous constaterez que le pouvoir d'accorder des permis est restreint, dans cette mesure que seuls les sujets britanniques ont droit à des permis, pour autant que je sache.

Le sénateur CAMPBELL: Je comprends cela, mais ne pourrions-nous pas demander à M. Baldwin sur quoi il se fonde pour dire que le ministère peut accorder un permis au capitaine d'un navire étranger?

M. BALDWIN: Tout ce que je peux dire, c'est que nous avons consulté le ministère de la Justice au cours de la préparation du bill, et nous lui avons fait part de la méthode que nous nous proposons de suivre, et le ministère a été d'avis que le bill, dans sa présente forme, répondait à tous nos besoins.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous examiné avec eux la question précise de savoir si vous auriez le droit d'accorder un permis à un pilote ou officier étranger?

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Cela est la clé du problème.

M^e BRISSET: C'est le point capital.

Le PRÉSIDENT: C'est le point décisif.

M. BALDWIN: Je ne me rappelle pas que ce point précis ait été soulevé, mais nous avons cru comprendre que cet article particulier de la loi était suffisant en lui-même à cet égard et que, à moins que des restrictions ne soient expressément prévues nous aurions le droit de délivrer des permis sous l'empire de cet article, si nous le jugeons à propos.

Le PRÉSIDENT: Il n'y a, que je sache, aucun principe de droit qui empêcherait le gouverneur en conseil du Canada d'accorder un permis à qui que ce soit.

M^e BRISSET: Je pourrais faire remarquer ici que la même question a été soulevée aux États-Unis et, d'après ce que j'ai compris, la Garde côtière, qui est l'organisme chargé de délivrer les permis aux États-Unis et qui correspond à notre ministère des Transports, n'a aucun pouvoir d'accorder des permis à d'autres que des sujets américains.

Le PRÉSIDENT: Il n'y a pas lieu, je pense, de nous attarder là-dessus. Je propose que nous invitions le sous-ministre à demander au ministère de la Justice une opinion précise sur cette question, et nous nous en contenterons. Nous ne pouvons pas faire plus pour le moment, n'est-ce pas?

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Pourvu qu'on nous fasse part de cette opinion car il importe que nous soyons au courant.

Le PRÉSIDENT: En effet.

M^e BRISSET: Je vous demanderais de vous rappeler que je ne parlais que des eaux non désignées et le terme "pilote" n'est peut-être pas celui qu'il faut employer à cet égard car dans le texte ce n'est pas le terme exact.

Le PRÉSIDENT: Non, le terme exact est "officier".

M^e BRISSET: Nous tombons ici dans la même confusion qui découle du fait que les termes "pilotes" et "officiers" sont interchangeable aux États-Unis.

Le PRÉSIDENT: Passons à la modification que vous avez ensuite proposée, alinéa 6, paragraphe 6. Dans ce paragraphe, les mots suivants ont été ajoutés:

"toutefois, une personne peut, sans s'exposer ni exposer son employeur à une peine, naviguer dans les eaux désignées selon l'alinéa a) du paragraphe (4)

a) quand le Ministre a indiqué au capitaine du navire qu'aucun pilote du gouvernement n'est disponible;
et

b) quand un navire est en détresse, ou dans une situation obligeant le capitaine à profiter des meilleurs moyens de secours qu'il peut alors se procurer."

En d'autres mots, il s'agit là d'une clause "de secours" que vous trouverez, je crois, dans les mesures législatives de la plupart des pays maritimes où le pilotage est obligatoire, et la modification proposée s'inspire de notre propre loi.

Le PRÉSIDENT: Un moment, s'il vous plaît, maître Brisset. Je crois que le sous-ministre a une déclaration à faire au sujet de cette modification.

M. BALDWIN: Nous ne nous opposons pas en principe à ce qui est proposé ici, monsieur le président, sauf que nous ne considérons pas nécessaire d'en faire mention par écrit dans la loi puisque nous avons les pleins pouvoirs pour traiter de la question par règlement dans la clause 3 de l'article?

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): La clause 3?

M. BALDWIN: Le paragraphe 3, veux-je dire.

Ce paragraphe a été inséré, entre autres raisons, dans l'intention expresse de nous permettre de traiter d'un cas semblable.

Le sénateur CAMPBELL: Cela n'aurait aucun rapport avec la question que M^e Brisset a soulevée car dans sa proposition ne s'agit-il pas d'une libération particulière plutôt que d'une libération générale?

M^e BRISSET: Je connais cette disposition, et ce que les propriétaires des navires des Grands lacs redoutent sont les grèves. Le ministre pourrait, en pareille occurrence, aux termes de ce paragraphe 3, relever les navires de leurs obligations, mais c'est là, je crois, lui imposer une grande responsabilité et le placer même en mauvaise posture puisque, s'il agit de cette façon, on pourrait l'accuser de briser la grève.

Les grèves touchant les navires des lacs sont beaucoup plus graves que celles qui éclatent à terre, dans l'industrie. Nous en avons déjà eu l'expérience une fois en novembre 1957, je pense, lorsque les capitaines navigateurs se mirent en grève.

S'il n'était pas permis aux navires de poursuivre leur route sans pilotes, il se pourrait fort bien qu'ils demeurent en rade pour le reste de la saison et tout l'hiver jusqu'à la saison prochaine, pendant quatre ou cinq mois. Cette possibilité de grève, et les conséquences qui en découlent, s'il n'y a pas de clause "de secours", rendraient les pilotes maîtres de la navigation à un tel point que cela serait considéré, comme ce l'est de fait, pire que tout ce qu'ont fait ou pourraient faire les débardeurs.

Si vous vous reportez à ce sujet aux mémoires qui ont été soumis au Sénat, vous y trouverez un certain nombre d'éditoriaux traitant des grèves et des dangers de grève si le pilotage est obligatoire et s'il n'existe pas de clause "de secours".

J'ai dit que dans la Loi sur la marine marchande du Canada nous avions une telle disposition à l'intention des circonscriptions de pilotage de Montréal et de Québec, où le pilotage n'est pas obligatoire, comme il le serait sur les lacs et où seul le paiement des droits de pilotage est obligatoire. En d'autres termes, les navires, en aval de Montréal, peuvent encore, si les pilotes se mettent en grève, poursuivre leur route sans encourir de peine. Le pire qui pourrait arriver serait ce paiement de droits.

Le PRÉSIDENT: De quel article parlez-vous?

M^e BRISSET: De l'article 354 de la loi qui a été modifiée en 1957, et le texte que j'ai recommandé ici est le texte modifié, 347, de 1957.

L'article 354 se lisait ainsi:

Toute personne peut, dans une circonscription de pilotage pour laquelle elle n'est pas pilote breveté, sans s'exposer ni exposer son employeur à une peine, piloter un navire

a) quand aucun pilote breveté pour cette circonscription n'a offert de piloter ce navire, ni fait un signal à cette fin, bien que le capitaine du navire ait fait et continué de faire le signal d'appel de pilote prévu dans la présente Partie, pendant qu'il était dans les limites prescrites à cette fin, et

b) quand un navire est en détresse ou dans une situation obligeant le capitaine à profiter des meilleurs moyens de secours qu'il peut alors se procurer.

L'alinéa a) a été modifié en 1956 comme il suit:

Quand l'autorité de pilotage de la circonscription a indiqué au capitaine du navire qu'aucun pilote breveté n'est disponible... et ainsi de suite.

J'emploie ici les mots "pilote du gouvernement" et non "pilote breveté". C'est à dessein que je le fais parce que, naturellement, des permis seront accordés aux capitaines, aux lieutenants, etc. Nous avons appris que le gouvernement canadien prendra probablement charge de la circonscription Port Weller-Sarnia et les pilotes qui assureront le service à cet endroit seront désignés, j'imagine, sous le nom de pilotes du gouvernement; c'est à ces derniers que nous songions en employant ces mots.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il une définition de "pilote du gouvernement" dans tout autre article du bill, dans aucune modification? Cela ne causerait-il pas quelque difficulté? Est-ce là le terme exact?

M^e BRISSET: Nous consentons ici à ce que bien des choses se fassent par règlement et je me demande s'il ne serait pas possible de définir "pilote du gouvernement" en vertu d'un règlement?

Le sénateur MACDONALD: L'article de la loi que vous citez énonce: "Quand aucun pilote breveté n'est disponible." Ne pourrait-on pas dire ici "pilote breveté" au lieu de pilote du gouvernement?

M^e BRISSET: Je crains que nous éprouvions des difficultés ici, parce que le gouverneur accordera des permis. Encore une fois le problème se pose, à savoir si ces pilotes sont brevetés ou non? L'emploi des mots "pilote breveté" prêterait, selon nous, à confusion, et vu la ligne de conduite...

Le sénateur BUCHANAN: Parlez-vous de la loi américaine?

M^e BRISSET: La loi américaine ne renferme pas une telle disposition "de secours".

Le sénateur BUCHANAN: Est-ce parce que vous vous proposez d'accorder des permis aux capitaines hauturiers que vous allez éprouver des difficultés?

M^e BRISSET: La clause "de secours" ne s'appliquerait ici que dans le cas des eaux désignées. Vous constaterez que nous parlons d'eaux désignées selon l'alinéa a) du paragraphe 4. Par conséquent, la clause "de secours" ne s'applique aucunement dans le cas des eaux non désignées où il faut en tout temps qu'il y ait un capitaine ou un officier qualifié à bord.

Le sénateur REID: Ne pourrait-il pas y avoir confusion à Toronto et plus tard à Fort William? Sous l'égide d'une commission du havre, ces endroits ont leurs propres règles de pilotage. L'interprétation de "gouvernement" pourrait ne pas répondre au but que se propose la Commission du havre.

Le sénateur PEARSON: En cas de détresse pourraient-ils faire appel à un pilote du gouvernement ou à un pilote détenant un permis de navigation dans les eaux non désignées?

M^e BRISSET: En cas de détresse, quand aucun pilote du gouvernement n'est disponible, la clause "de secours", telle qu'elle est incorporée ici, permettrait au navire de poursuivre sa route dans les eaux désignées sans la présence à bord d'un pilote spécialisé. C'est là le but de la loi.

Le PRÉSIDENT: Ne pourriez-vous pas contourner la difficulté à l'égard des mots "pilote du gouvernement" en vous servant d'une autre expression?

L'alinéa a) du paragraphe 4 fait mention d'un pilote autorisé. Ne pourriez-vous pas dire "Quand un pilote autorisé en vertu de l'alinéa a) n'est pas disponible"?

M^e BRISSET: Non, parce qu'il y aurait un bon nombre de pilotes autorisés aux termes de l'alinéa a). Les capitaines et les officiers à bord des navires des lacs auront les qualités et titres, ou il est proposé qu'ils aient les qualités et titres en vertu de ce paragraphe, et ils seront en réalité détenteurs de brevets de pilote les autorisant à naviguer dans les eaux désignées. Mais nous désirons éviter l'état de grève que pourraient provoquer les pilotes spécialisés qui serviraient à bord des océaniques naviguant dans les eaux désignées. Ces pilotes seront placés sous la juridiction et la surveillance du gouvernement. C'est pourquoi nous appelons ces pilotes des "pilotes du gouvernement" dans ce cas-ci.

Le sénateur WALL: Puis-je vous demander la signification des mots "en détresse"? Y a-t-il à cet égard une définition maritime,—une définition

quelconque dans le droit maritime? Veuillez observer plus loin les pouvoirs confiés au capitaine "dans une situation obligeant le capitaine" et le reste. Cette expression est vaste et très vague. Le capitaine décide alors quelles sont ces certaines normes.

Le PRÉSIDENT: Le même passage se trouve à l'article 354 de la loi actuelle.

M^e BRISSET: C'est la seule raison pour laquelle nous devons employer ces mots: ils se trouvent déjà dans la loi pour s'appliquer à d'autres circonscriptions de pilotage.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Ces pilotes du gouvernement seront-ils rémunérés par les autorités fédérales,—par le ministère?

M^e BRISSET: Je vous ai déjà expliqué, messieurs, que la ligne de conduite du gouvernement canadien n'avait pas encore été précisée à cet effet; nous croyons savoir, toutefois, que si elle est adoptée ces pilotes seront rémunérés par le gouvernement canadien et que des droits de pilotage seront sans doute imposés aux navires qui les emploient de la façon dont il est procédé dans les autres circonscriptions de pilotage.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): C'est avec crainte et tremblement que je viens faire cette autre observation, à savoir que s'ils sont rémunérés par le gouvernement fédéral et qu'ils acquièrent le titre de fonctionnaire de l'État, ils n'auront peut-être pas alors le droit de se mettre en grève.

Le sénateur MACDONALD: Il s'agit de déterminer si la chose est légale ou non.

M^e BRISSET: C'est là un très bon point. Je pourrais mentionner, toutefois, qu'en 1957, les pilotes de la circonscription Saint-Laurent-Kingston se sont mis en grève. Peut-être le ministère est-il mieux en mesure que moi de dire si une telle grève était légale ou non.

Le sénateur MACDONALD: Étaient-ils des fonctionnaires de l'État?

M. BALDWIN: En réponse à l'observation faite par le sénateur Connolly, je dois dire que deux choix s'offrent à nous dans l'exécution de cette loi, si elle est approuvée par le Parlement. Nous pourrions d'une part accorder des permis aux pilotes et établir des circonscriptions à peu près semblables à celles qui existent déjà, où les revenus sont mis en commun et divisés entre les pilotes. Nous pourrions aussi nous inspirer de la méthode en vertu de laquelle le Fonds consolidé du revenu retient les revenus des navires-pilotes et place d'une façon ou d'une autre sur la liste de paie du gouvernement fédéral les pilotes réunis en syndicat et détenant des permis pour services généraux. Nous n'avons pas encore pris de décision quant à la meilleure voie à suivre à ce sujet et la question est en délibération. Pour ce qui est de ce problème particulier, comme je l'ai dit, nous croyons pouvoir le résoudre par réglementation, et de fait cela est préférable du point de vue rédaction car nous n'aimons guère voir figurer certaines exceptions dans la loi et certaines autres dans les règlements. Je ne prise pas trop ce genre de rédaction. De plus, si nous devons adopter ce régime afin de faire contrepoids au régime américain encore inconnu, nous aimerions donner une certaine souplesse aux règlements mais nous n'y réussissons qu'à demi si la loi fait mention d'une telle disposition.

Le sénateur MACDONALD: En vertu de la modification proposée la seule personne qui puisse dire que les pilotes ne sont pas disponibles est le ministre. Il peut arriver que le ministre soit à Hong-Kong,—plusieurs ministres sont appelés à se déplacer. Le ministre pourrait donc se trouver à plusieurs milles

de l'endroit et cette mesure ne pourrait être mise à exécution. Aux termes de l'article dont il a été fait mention il y a un instant, soit l'article 354, les mots employés étaient "quand l'autorité de pilotage de la circonscription a indiqué au capitaine du navire". Je voudrais savoir au cas où le ministre se trouverait à Hong-Kong, si le sous-ministre ou quelqu'un d'autre pourrait donner suite à la disposition?

Le PRÉSIDENT: Le sous-ministre m'informe qu'en vertu de la Loi d'interprétation le mot ministre est censé inclure le sous-ministre. Il veut probablement faire un voyage à Hong-Kong.

Le sénateur MACDONALD: Je viens juste de relire la définition de "ministre" aux termes de la loi, et sous l'article 2, paragraphe 54, ministre désigne le ministre des Transports.

Le PRÉSIDENT: Le sous-ministre voulait parler de la Loi d'interprétation, non de cette loi, mais de la Loi d'interprétation qui régit toutes les lois.

Le sénateur MACDONALD: Je serais porté à croire, s'il existe une interprétation du mot "ministre" en vertu de cette loi qu'une telle interprétation l'emporterait sur celle qui est donnée dans la loi générale au compte de l'interprétation.

Le PRÉSIDENT: Il n'y a pas contradiction. Il s'agit simplement d'une extension dans la Loi d'interprétation de ce que le mot "ministre" signifie dans chacune des lois.

Le sénateur MACDONALD: Je ne comprends pas pourquoi une interprétation du mot "ministre" est donnée dans cette loi, s'il en est ainsi.

Le PRÉSIDENT: Parce qu'un certain ministre doit administrer cette loi.

Le sénateur MACDONALD: Est-ce seulement le ministre ou le sous-ministre qui ont les pouvoirs requis pour appliquer cette disposition?

Le PRÉSIDENT: Nous savons tous naturellement que dans toute loi il est fait maintes fois mention du ministre,—le ministre peut faire ceci ou le ministre peut faire cela. Je crois comprendre qu'il est d'usage pour celui-ci de déléguer ses pouvoirs dans pour ainsi dire tous les cas. Il est évident qu'il lui est impossible de s'acquitter personnellement de toutes les tâches que la loi lui assigne.

Le sénateur MACDONALD: Bien souvent, j'en suis sûr, l'administration doit assumer la responsabilité du ministre lui-même. Je ne crois pas qu'il y ait aucun doute là-dessus.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres remarques à faire, maître Brisset, au sujet des modifications que vous vous proposez d'apporter au paragraphe 6, ou avez-vous épuisé le sujet?

M^e BRISSET: Je crois que j'ai épuisé le sujet, monsieur le président. J'ai souligné au Comité les dangers de grèves et les conséquences désastreuses que ces dernières entraînent. C'est pour cette raison que nous désirions éviter d'imposer au ministre l'obligation de prendre une décision quant à l'exemption ou non du pilotage des navires dans les eaux désignées.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Il pourrait s'y soustraire sur une question d'administration, si les pilotes devenaient tous des fonctionnaires de l'État.

M. BRISSET: Mais un tel projet n'a pas encore été élaboré.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Quelles sont les conditions aux États-Unis? Ces pilotes sont-ils indépendants?

M. BALDWIN: Le concept est tout différent là-bas, monsieur, puisque le permis de pilote équivaut à un certificat d'officier de pont.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Ce sont des opérateurs indépendants, alors? Ils ne sont pas des fonctionnaires de l'État?

M^e BRISSET: Il n'existe présentement aucune loi fédérale aux États-Unis qui puisse se comparer à la nôtre et qui permettrait aux autorités américaines d'organiser un service spécialisé de pilotage convenant à la navigation sur les lacs. Certains ports ou rivières jouissent d'un tel service mais c'est là une initiative qui tombe strictement dans le domaine de chaque état en particulier.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): C'est là une question qui relève de chaque état en particulier?

M^e BRISSET: Oui. Mais lorsque le gouvernement fédéral occupe un domaine en usant d'un droit de préemption, comme il le fera dans son présent programme législatif, alors les États-Unis ne doivent pas y pénétrer.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): C'est alors un commerce entre États?

M^e BRISSET: Oui monsieur.

La grande lacune que présente la loi américaine c'est qu'elle mentionne qu'il faut avoir un pilote mais qu'elle n'élabore pas de programme prévoyant les services de pilotage requis pour n'importe quel régime qui pourrait exister dans les autres pays maritimes.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous maintenant en venir à votre dernière modification, maître Brisset, c'est-à-dire, au nouveau paragraphe 7, au bas de la page 2 de votre memorandum?

M^e BRISSET: De l'avis de la Fédération, ce paragraphe représente peut-être la modification la plus importante que nous ayons à proposer à l'égard de la présente loi. Ici encore j'aimerais me reporter au bill dont le Congrès des États-Unis est actuellement saisi. Il s'y trouve, comme vous le verrez, un article qui renferme une disposition d'entente réciproque portant, en résumé, que les certificats accordés par le gouvernement canadien en vue d'autoriser les officiers ou pilotes à naviguer ou à se trouver à bord des navires passant dans les eaux américaines des Grands lacs ne seront reconnus qu'à la condition que le Canada reconnaisse les permis délivrés par les autorités américaines comme donnant droit aux propriétaires de naviguer dans les eaux canadiennes des Grands lacs. Or, nous sommes d'avis qu'il devrait exister une semblable disposition d'entente réciproque dans la loi qui vous est soumise. Je suis bien sûr que vous ne pouvez pas, ou que le Canada ne peut pas encourir de blâme de la part des autorités américaines ou du gouvernement des États-Unis s'il est inséré dans notre propre loi une disposition tout à fait semblable à celle que renferme le bill américain. Une telle disposition vise naturellement à fournir au Canada le moyen de contourner les difficultés créées par le programme négatif de la loi américaine. En d'autres mots, les brevets qu'accorde la Garde côtière aux pilotes américains faisant fonction de pilotes sur les navires américains ne seront reconnus ici et ne permettront à ces navires et à ces officiers de descendre les lacs et de pénétrer dans les parties des eaux canadiennes du bassin des Grands lacs, que si les États-Unis reconnaissent la validité de nos propres brevets; et je vous rappelle

encore une fois les brevets à accorder aux officiers étrangers naviguant dans les eaux non désignées. En d'autres mots, aux termes de cette disposition d'entente réciproque nous pouvons exiger la reconnaissance même des permis autorisant les capitaines ou les officiers de navires étrangers à remonter, du côté américain, dans les eaux non désignées.

Le PRÉSIDENT: Je suppose que vous conviendrez, maître Brisset, que même si ce paragraphe que vous proposez n'était pas adopté, le gouverneur en conseil aurait le pouvoir de faire la même chose en vertu d'un règlement prévu dans l'alinéa e) de l'article 4, lequel autorise le gouverneur en conseil à établir des règlements "autorisant le détenteur d'un brevet de pilote délivré par le gouvernement des États-Unis à naviguer dans toutes eaux canadiennes du bassin des Grands lacs". J'imagine qu'il pourrait fort bien faire publier un décret du conseil portant qu'aucune autorisation ne sera accordée par nous à moins qu'une autorisation quelconque ne soit donnée par les États-Unis. Ne le pourrait-il pas?

M^e BRISSET: J'imagine que c'est là l'intention du ministère à ce sujet, que ce sera probablement là le genre de règlement adopté ou projeté; mais il nous semble qu'il serait de beaucoup préférable de prévoir cela dans la loi même. Je puis vous assurer qu'une telle disposition d'entente réciproque serait d'un grand secours aux affréteurs d'océaniques.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Pourriez-vous le faire en ajoutant à l'alinéa e) "si les permis accordés par le Canada sont reconnus aux États-Unis par le gouvernement des États-Unis"?

M^e BRISSET: J'admets volontiers que je ne suis pas obstinément attaché à un texte particulier. La raison pour laquelle je me suis servi du texte que vous avez sous les yeux c'est qu'il cite presque mot pour mot le texte américain, et c'est là ma défense.

Le sénateur WALL: Bien, c'est une preuve de plus, destinée à donner, je crois, plus de clarté, plutôt qu'à riposter du tac au tac.

M^e BRISSET: Il est certain que la question est plus claire.

Le sénateur MACDONALD: Autrement nous accordons un trop grand pouvoir au gouvernement par décret du conseil. Je crois que s'il est possible d'insérer une telle disposition dans la loi nous devrions le faire.

Le PRÉSIDENT: Oui, et certainement que les États-Unis ne pourraient s'opposer à ce que nous insérions une semblable disposition administrative.

Le sénateur MCKEEN: Ils le font dans la loi Jones. Mais à l'égard des navires caboteurs ils s'y opposent.

Le PRÉSIDENT: Le sous-ministre m'informe qu'il ne s'oppose pas à ce que cette disposition soit incluse dans la loi. Il est plutôt porté, toutefois, à partager l'opinion du sénateur Connolly, à savoir qu'il conviendrait mieux, peut-être de l'ajouter à l'alinéa e) du paragraphe 4.

M^e BRISSET: Ce qui, en pareil cas, resterait quand même une question de règlements à adopter ou à refuser. Je ne dis pas cela en craignant vraiment que cela ne sera pas adopté.

Le PRÉSIDENT: Bien non; l'autorité accordée pour l'établissement de règlements aux termes de l'alinéa e) serait sous réserve que le gouverneur en conseil ne pourrait en établir que si une disposition semblable était adoptée aux États-Unis, et dont l'observance serait obligatoire exactement au même degré prévu ici aujourd'hui, n'est-ce pas?

M^e BRISSET: Oui, c'est fort probable, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Que pense le Comité de cette proposition?

Le sénateur CAMPBELL: Je pense qu'il faudrait y inclure quelque chose. Je crois que la plupart des gens qui ont déjà fait affaires avec les armateurs américains se rendent compte combien ceux-ci apportent de restrictions dans leur concession de droits aux Canadiens de participer à leurs entreprises, à un tel point même que vous ne pouvez être nommé administrateur d'une société maritime des États-Unis alors que de nombreuses institutions du genre au Canada sont entièrement administrées par des citoyens américains qui composent en grande partie le conseil. Je trouve, pour ma part, que le principe d'inclure dans la loi une telle disposition d'entente réciproque a de l'importance et je préfère apporter une modification au paragraphe e) plutôt que d'inclure une telle mesure dans un article séparé.

Le sénateur MACDONALD: Ai-je bien compris, monsieur le sénateur Campbell, qu'un Canadien ne pourrait être administrateur d'une compagnie américaine de navigation?

Le sénateur CAMPBELL: C'est exact en ce qui concerne une compagnie s'adonnant au trafic de cabotage aux États-Unis. Voici l'incident qui est survenu il y a quelque temps. Parce que deux Canadiens détenant une part considérable de capitaux dans une compagnie américaine avaient servi comme directeurs, le navire fut saisi. Il ne fut remis en service qu'après le paiement de \$5,000 d'amende. C'est là le genre de distinction qui se fait entre le Canada et les sociétés américaines affectées au trafic de cabotage aux États-Unis, et elle n'est pas en faveur du Canada.

Le sénateur MCKEEN: Par contre, un Américain peut venir ici former une société canadienne, y détenir 100 p. 100 des actions; les Américains peuvent être administrateurs et directeurs propriétaires et exploitants de l'entreprise tout en effectuant un trafic de cabotage.

Le PRÉSIDENT: Est-ce l'opinion générale du Comité que nous approuvions en substance la modification proposée au paragraphe 7?

Des VOIX: Entendu.

Le PRÉSIDENT: Et en second lieu, que nous croyons qu'il faut l'incorporer à l'alinéa e) du paragraphe 4 en termes appropriés.

Assentiment.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Monsieur le président, peut-être que le ministère pourrait étudier quelque peu le choix des mots et nous rapporter quelque chose la semaine prochaine.

Le PRÉSIDENT: Oui, et peut-être que le ministère pourrait travailler en collaboration avec notre propre secrétaire-légiste, M. Hopkins, à la révision de la mesure législative.

Avez-vous complété votre exposé, maître Brisset?

M^e BRISSET: Oui, monsieur le président. Je n'ai qu'un mot à ajouter en conclusion, et c'est que nous tenons à assurer au Comité que la *Shipping Federation of Canada*, de même que ses membres, se préoccupent réellement de la sécurité de la navigation sur les Grands lacs; ils ne cherchent aucunement à se soustraire aux obligations qui pourraient leur être imposées en vue d'assurer une telle sécurité; ils sont toujours d'avis cependant que ces deux bills que l'on vient de porter à votre connaissance ne représentent vraiment pas une solution. Il faudrait une entente complète entre les deux

gouvernements et l'établissement d'un service approprié de pilotage soit sous une autorité supranationale soit au moyen d'une répartition des pouvoirs de juridiction comme je l'ai signalé plus tôt.

Je vous remercie beaucoup.

Le sénateur MACDONALD: Monsieur le président, j'ai tantôt soulevé la question des navires qui ne sortent jamais des Grands lacs. D'après le bill dont nous sommes présentement saisis, si un navire quitte Port McNicoll et se rend à Fort William deux fois par semaine, l'emploi d'un pilote sera-t-il exigé pour le passage de la rivière Sainte-Marie?

M. BALDWIN: La réponse à cette question, je crois, c'est que nous nous attendrions que le capitaine ou le lieutenant d'un tel navire soit en mesure de se qualifier pour un certificat supérieur.

Le PRÉSIDENT: Nous savons tous gré à M^e Brisset de son exposé très complet et très clair. Après avoir entendu le témoignage de M^e Brisset, il y a deux choses que j'ai demandées au sous-ministre de faire: Tout d'abord, nous faire connaître l'opinion du ministère de la Justice pour ce qui est de breveter les sujets non britanniques et deuxièmement de coopérer avec notre secrétaire-légiste en vue de rédiger la formule appropriée permettant de modifier l'alinéa e) du paragraphe 4.

Monsieur Fisher, voulez-vous ajouter quelques mots au cas où M^e Brisset aurait oublié de mentionner quelque chose.

Messieurs, M. Fisher est président de l'Association canadienne des propriétaires de navires.

M. FISHER: J'aimerais dire quelques mots, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Veuillez vous approcher de la table, monsieur Fisher.

Le sénateur MACDONALD: Qui représentez-vous, monsieur Fisher?

M. FISHER: L'Association canadienne des propriétaires de navires.

Le sénateur MACDONALD: Quelle est sa composition?

M. FISHER: Elle se compose de quelque 25 sociétés canadiennes qui sont propriétaires de navires. Ceux-ci effectuent surtout le trafic océanique. Nous différons de nos amis de la *Shipping Federation* en ce qu'ils représentent tous les exploitants appartenant à des nationalités étrangères au Canada.

Le sénateur REID: Certains de vos membres sont-ils affiliés à la Fédération?

M. FISHER: Quelques-uns appartiennent également à la Fédération et lui apportent leur collaboration de plusieurs manières. Mais notre but principal est d'améliorer la condition du propriétaire de navires en tant que tel, soit la société canadienne en possession de navires.

Monsieur le président, je me suis réservé le droit de faire une opposition parce que, comme je l'ai expliqué au comité, nous travaillons étroitement avec la Fédération maritime sur toutes ces questions. Elles présentent beaucoup d'intérêt commun. J'aimerais faire une observation, monsieur le président, et cela en rapport avec le paragraphe 5 contesté.

Je ne crois pas qu'au nom de mes membres je puisse admettre sans réserve la partie négative du passage "qu'il soit sujet britannique ou non", dans la modification proposée, mais je désire rappeler au Comité cet important point, soit que les sociétés canadiennes sont également britanniques. En

ce qui concerne donc l'immatriculation de nos navires nous sommes tenus par la loi à les immatriculer quelque part dans le Commonwealth: en d'autres mots, ils doivent arborer le pavillon britannique. Nous ne pouvons posséder un navire panaméricain, un navire norvégien ou un navire libérien. Je dirai donc au Comité qu'il s'impose, en ce qui nous concerne, que vous reteniez dans cette disposition les qualifications britannique et canadienne. C'est là le point que je voulais souligner.

Le PRÉSIDENT: N'est-ce pas que la question est ainsi divisée, monsieur Fisher? En traitant des eaux désignées, je crois comprendre que les fonctionnaires de notre ministère ont déclaré qu'ils se proposaient de réserver aux citoyens canadiens la remise de permis aux pilotes qui naviguent dans les eaux désignées. Mais il est évident que vous ne pouvez le faire, c'est-à-dire, remettre un permis à un navire norvégien lorsqu'il se trouve dans les eaux non désignées.

M. FISHER: Monsieur le président, n'est-ce point là la question au sujet de laquelle vous allez demander l'opinion du ministère de la Justice, quant à la remise de permis à des sujets non britanniques.

Le PRÉSIDENT: Oui, monsieur.

M. FISHER: Je ne plaiderai pas en faveur de la mention "ou non" mais je plaiderai pour que les citoyens britanniques puissent être compris.

Le PRÉSIDENT: Exclusivement?

M. FISHER: Exclusivement.

Le PRÉSIDENT: Vous ne feriez pas d'opposition si un navire norvégien arrivait et recevait un permis pour naviguer dans les eaux non désignées des Grands lacs?

M. FISHER: Certainement non. S'il n'était question que d'entreprises essentiellement canadiennes, vous commettriez une injustice envers les sociétés canadiennes qui se verraient ainsi limitées dans la disposition de leurs actifs.

Le PRÉSIDENT: Bien, messieurs, nous avons entendu le témoignage des armateurs. Voici deux messieurs qui représentent divers groupes de pilotes; l'un est M^e Gérin-Lajoie, représentant de l'Association des pilotes pour le port de Québec et l'aval. Je crois savoir que vous n'êtes pas particulièrement intéressé à la question des Grands lacs, maître Gérin-Lajoie?

M^e GÉRIN-LAJOIE: C'est juste, bien que j'aimerais souligner que je représente quatre associations, groupant des pilotes de Kingston à Pointe-au-Père, et non seulement de Québec à Pointe-au-Père.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous quelque observation à faire à l'égard de cette mesure particulière?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Non. Nous attendrons l'article 9.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, M^e Langlois est également ici et je crois savoir qu'il représente les pilotes de toutes les parties du pays. Avez-vous quelques soumissions que vous aimeriez à faire à l'égard de la mesure que nous étudions présentement, l'article 11, maître Langlois?

M^e LANGLOIS: Non, monsieur le président, pas à l'égard de cet article.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il quelqu'un d'autre ici qui désirerait faire des observations à l'égard de l'article 11, qui traite essentiellement du pilotage sur les Grands lacs?

Le sénateur MACDONALD: Nous avons entendu le témoignage d'un représentant de l'Association des pilotes. Celui-ci aurait-il maintenant quelque observation à faire à la suite de cette discussion?

Le PRÉSIDENT: Capitaine Andrews, avez-vous quelque chose à dire au Comité après avoir entendu le témoignage de cet après-midi. Le capitaine Andrews est déjà connu du Comité; il a témoigné ce matin.

Le capitaine ANDREWS: Monsieur le président, je n'ai pas grand'chose à dire pour le moment sauf que j'aimerais faire remarquer que M^e Brisset a apporté à l'appui une foule de chiffres qui n'ont été donnés que pour des fins de négociation et je crois que vous comprenez, messieurs, que lorsque l'on entame des négociations, les chiffres proposés sont naturellement très élevés.

Le PRÉSIDENT: En d'autres mots, lorsque vous demandez \$100 par jour ne vous attendez pas à recevoir \$100 par jour.

Le capitaine ANDREWS: Non, certainement pas.

Le sénateur WALL: En toute déférence, pourquoi demander au cours de négociations une rémunération tout à fait hors de proportion avec celle qui sera finalement accordée?

Le capitaine ANDREWS: De son côté, la direction cherche à accorder le moins possible, de sorte qu'à force de concession mutuelles lors de négociations, les parties en cause peuvent atteindre un juste milieu.

Le PRÉSIDENT: Je crois que le capitaine Andrews ne pouvait agir autrement et que ce \$100 avait été proposé par les intéressés américains.

Le capitaine ANDREWS: Oui monsieur.

Le PRÉSIDENT: Et vous deviez plus ou moins vous conformer.

Le capitaine ANDREWS: C'est ce que nous avons fait. Je ne l'avais pas mentionné dans le temps, mais je puis vous dire que je suis sûr que c'est le contribuable canadien qui paie dans le cas des ports de Toronto ou de Hamilton; ce ne sont ni les armateurs ni les gens de la localité qui déboursent; l'argent vient de toutes les parties du Canada. Et je crois qu'il faudrait à coup sûr désigner de telles eaux. La baie Georgienne et Little-Current, l'endroit le plus dangereux des Grands lacs, devraient être également considérés comme circonscriptions désignées. Il existe plusieurs lieux semblables près de Fort William et de Port Arthur.

Le sénateur POWER: Admettez-vous que selon une déclaration les pilotes qui font du service sur les Grands lacs gagneraient quelque \$8,000 par année?

Le capitaine ANDREWS: Ils doivent probablement le gagner. Je ne le sais pas. Mais il est mentionné aussi que les pilotes qui faisaient partie de ce groupe l'an dernier étaient des pilotes très qualifiés. Mais il s'est trouvé qu'on a embauché comme pilote un homme qui n'avait à son compte qu'un voyage sur les Grands lacs; un autre était allé sur les Grands lacs à titre d'ajusteur de compas. J'aimerais nous voir employer des gens qui détiennent des brevets et qui ont de l'expérience.

Le PRÉSIDENT: Ainsi, vous approuvez l'article 11?

Le capitaine ANDREWS: Oui, sauf pour ce qui est d'accorder des brevets aux pilotes étrangers.

Un SÉNATEUR: M^e Brisset a dit que l'on avait proposé la présence de deux ou trois pilotes sur un navire. Sur quelle raison s'appuie-t-on pour une telle proposition?

Le capitaine ANDREWS: Je ne l'ai pas proposé moi-même, mais je conviens avec M^e Brisset que vous ne pourriez pas avoir trois pilotes sur un navire. Ce serait vraiment trop cher.

Le sénateur REID: Avez-vous dit qu'un pilote avait gagné \$8,000 dans un voyage?

Le capitaine ANDREWS: Il avait fait un voyage avant l'an dernier sur les Grands lacs.

Le sénateur REID: Et il a ensuite obtenu un brevet?

Le capitaine ANDREWS: Il n'avait pas besoin de permis.

Le PRÉSIDENT: Cela ne se produira pas probablement, une fois que ce bill sera passé et lorsque le gouvernement aura remis des permis à des hommes qualifiés.

Le sénateur MACDONALD: Si trois pilotes sont superflus, diriez-vous que deux pilotes sont nécessaires?

Le capitaine ANDREWS: Si vous vouliez la présence d'un homme en tout temps sur la passerelle il serait nécessaire d'en avoir deux.

Le sénateur MACDONALD: D'après vous, s'impose-t-il qu'il y ait tout le temps un pilote à la timonerie?

Le capitaine ANDREWS: Non, pas si les eaux ne sont pas désignées et si la température est favorable. S'il y a du brouillard, il devrait y en avoir un. Quant au radiotéléphone, un marin étranger peut savoir assez d'anglais pour converser avec un interlocuteur présent, mais il sera très difficile à comprendre au radiotéléphone à cause de la distorsion des voix. Et je parle d'expérience quand je dis cela.

Le sénateur MACDONALD: Naturellement, lorsque vous vous embarquez à bord d'un navire à Kingston, vous ne savez pas si vous aurez de la brume en approchant le canal Welland. Avez-vous dit que s'il y avait de la brume vous auriez besoin de deux pilotes?

Le capitaine ANDREWS: Pas nécessairement. S'il y avait de la brume vous demanderiez au pilote de monter sur la passerelle.

Le sénateur MACDONALD: Alors, il faudrait avoir deux pilotes à bord du navire, pour en avoir un sur le pont?

Le capitaine ANDREWS: Non. N'importe quelle personne pourrait vous appeler.

Le sénateur MACDONALD: Mais croyez-vous qu'il soit parfois nécessaire d'avoir deux pilotes à bord?

Le capitaine ANDREWS: Non. Le seul endroit où je recommanderais deux pilotes serait le canal Welland s'il y avait embouteillage. Afin de répondre à une telle éventualité il faudrait être à la tâche pendant 24 à 36 heures par jour, ce qui serait une période de temps trop prolongée pour qu'une seule personne puisse bien exécuter le travail.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous poser d'autres questions au capitaine Andrews? Je vous remercie beaucoup, capitaine Andrews.

Le sénateur ISNOR: Messieurs, comme vous le savez, je ne suis pas avocat. Je ne suis qu'un simple homme d'affaires et je n'arrive pas à saisir tous les points que renferment les modifications en question. Naturellement, je m'intéresse tout particulièrement aux répercussions qu'elles auront sur les provinces Maritimes.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous parler des modifications au bill?

Le sénateur ISNOR: Oui. Je me demande si ces modifications ne s'appliquent qu'à la Voie maritime et aux Grands lacs?

Le PRÉSIDENT: Vous voulez parler de l'article 11?

Le sénateur ISNOR: De l'article 11, oui.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il apparaît clairement, si vous lisez l'article 375A, qu'il est question des "eaux des Grands lacs".

Le sénateur ISNOR: Je me demande si en ajoutant quelques mots à l'article 11 vous n'y donneriez pas plus de force. Je vais vous faire une proposition que je sou mets à votre considération sachant combien vous êtes compétent. Voici les mots que je proposerai pour l'article 11: "et ne s'applique qu'à la Voie maritime du Saint-Laurent et aux Grands lacs".

Le PRÉSIDENT: Je crois, sénateur, que l'amendement n'est pas nécessaire. Il me semble être bien clair que l'article 375, intitulé "Pilotage sur les Grands lacs", n'a trait qu'au bassin des Grands lacs, selon la définition de cette expression.

Le sénateur CROLL: Vous pourriez peut-être ajouter, "et exclut Halifax".

Le sénateur REID: Le sénateur Isnor veut-il savoir si le présent bill n'a trait qu'aux Grands lacs et à Halifax?

Le PRÉSIDENT: S'agit-il de l'article 11?

Le sénateur REID: Je pensais qu'il parlait du bill.

Le PRÉSIDENT: Non, notre étude ne porte que sur l'article 11.

Le sénateur WALL: J'aimerais vous signaler que l'article 2 définit le bassin des Grands lacs.

Le PRÉSIDENT: En effet, le paragraphe 2 de l'article proposé 375A définit le bassin des Grands lacs comme étant "les eaux canadiennes des Grands lacs, leurs eaux de communication et eaux tributaires, ainsi que le fleuve Saint-Laurent, vers l'est, jusqu'à la ligne frontière, entre les États-Unis et le Canada, qui traverse ledit fleuve près de Saint-Régis, dans la province de Québec." À mon sens, monsieur le sénateur, rien n'est plus clair.

Le sénateur ISNOR: Je vous remercie, monsieur le président; c'est votre opinion. Peut-être y réfléchirez-vous au cours de la soirée.

Le PRÉSIDENT: Je demanderai au sous-ministre d'expliquer ce point.

Le sénateur ISNOR: Nous le réserverons pour le moment.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il y aurait deux choses à faire avant de laisser cette article. J'ai signalé antérieurement que M. Booth, le sous-ministre adjoint, a dirigé les négociations avec les autorités des États-Unis, et vu qu'il s'agit là d'un point assez important du présent bill, comme il a ressorti de nos discussions, je me demande si le Comité n'aimerait pas entendre M. Booth nous dire quelle attitude et quelles perspectives existent aux États-Unis en ce qui concerne l'adoption d'une mesure législative semblable par leur gouvernement. Le Comité est-il d'accord?

Des VOIX: D'accord.

M. C. S. Booth, sous-ministre adjoint des Transports: Monsieur le président, des négociations ou des entretiens avec les États-Unis se poursuivent depuis

quelques années, mais vous, monsieur, avez demandé quelle est la situation actuelle et sauf erreur vous désirez connaître notre véritable situation actuelle, comment elle a été amenée, et quelles sont les perspectives d'avenir.

On a déjà informé le Comité que le Sénat des États-Unis a refusé d'étudier le présent bill, il y a un an, et il a donc été renvoyé au bas de la liste.

Le sénateur REID: Pourquoi a-t-il refusé?

M. BOOTH: Je crois que ce fut en grande partie à cause du nombre considérable d'objections qui se sont posées dans l'intervalle qui s'est écoulé depuis son adoption par la Chambre jusqu'à ce qu'il soit présenté au Sénat. Je crois que les objections faites en chambre, avaient trait, en grande partie, à la *Shipping Federation of Canada*.

Le sénateur MACDONALD: Il m'a semblé que le témoin antérieur a déclaré que le bill n'a pas été étudié par le Sénat vu que ce dernier avait reçu une lettre du gouvernement fédéral.

Le PRÉSIDENT: Un aide-mémoire.

M. BOOTH: Je ne crois pas qu'on doive conclure que seul l'aide-mémoire du Canada a empêché le Sénat d'étudier ce bill. C'était là l'un seulement des nombreux facteurs en cause et, comme vous l'avez constaté, les résolutions et les déclarations qui ont déjà été présentées forment la matière de tout un volume.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Dans sa lettre, M. Dulles a indiqué que l'objection du Canada était très importante.

M. BOOTH: C'est exact, monsieur, et on l'a pris en sérieuse considération. De toute façon, ce point a été renvoyé à l'exécutif à qui on a donné instructions de consulter, ce qui a été fait, mais à ce moment-là, si vous vous souvenez bien, notre aide-mémoire s'opposait simplement à l'inclusion dans le bill des États-Unis de la clause relative à la navigation en eaux libres. Nous avons convenu de la nécessité d'avoir des pilotes dans les eaux circonscrites de même que de l'importance de la sécurité mais nous n'étions pas d'accord sur la nécessité d'avoir des pilotes pour la navigation en eaux libres.

Il y a eu ensuite des discussions ici et à Montréal, auxquelles ont participé des autorités canadiennes et américaines de la Voie maritime, et il n'y a pas très longtemps, à peu près au moment de la préparation du présent bill, nous avons conclu que nous pouvions faire une partie du chemin pour accepter l'attitude américaine. C'est à ce moment là que nous avons inclus le certificat de deuxième classe dont on parle ici. Rappelez-vous qu'on exigeait la présence d'un pilote pour la navigation en eaux libres. D'après la disposition que nous avons incluse dans le bill, il faut pour la navigation en eaux libres que soit présent un officier ou une autre personne possédant certaines qualités, à savoir, la connaissance des règles de route pour les Grands lacs ainsi que la connaissance de l'anglais afin de pouvoir parler au téléphone, et peut-être l'expérience d'une ou deux traversées des lacs. Nous étions persuadés que nous avons fait un grand pas pour répondre à la demande principale des Américains, à savoir, qu'il fallait une personne possédant certaines qualités pour la navigation à travers les lacs.

Nous avons tout d'abord accueilli cette initiative très favorablement. Cependant, cette attitude n'était pas générale et lors d'une réunion tenue il y a trois ou quatre semaines à Washington, nous avons constaté qu'il était encore difficile de convaincre la Garde côtière que nos nouvelles propositions répondent aux exigences de la sécurité. Il est vrai que le commandant de la Garde côtière n'assistait pas à cette réunion. Il était en Angleterre et nous

aurions vraisemblablement accompli davantage s'il avait été présent. Il s'agissait, bien entendu, d'entretiens non officiels, de consultations en vue d'atteindre un accord et non en vue de souligner des différences, et il ne serait donc pas de mise que je vous donne le tableau détaillé de ces différences, mais je puis affirmer au Comité qu'une grande partie des fonctionnaires, avec lesquels moi-même et ceux qui m'accompagnaient avons étudié ce point, accueillent favorablement notre attitude et reconnaissent que le point de vue économique est très important et qu'il ne devrait être sacrifié que si la sécurité l'exige de façon manifeste.

A notre avis, la disposition que nous avons insérée dans le présent bill est suffisante et pourvoit raisonnablement à la sécurité, et ce qui demeure inconnu à l'heure actuelle, c'est la ligne de conduite qu'adopteront les États-Unis. Permettez-moi, monsieur, de dire un mot quant à l'attitude des États-Unis relativement à leur bill. Contrairement au bill présenté il y a un an, qui était un bill administratif, le présent bill a été présenté, si je ne m'abuse, par le président du comité de la marine et des pêcheries, avec l'idée, semble-t-il, de le faire inscrire sur la liste afin de pouvoir l'étudier avant que d'autres bills plus importants prennent le pas sur lui. On m'a cependant assuré qu'il ne constitue plus un bill administratif. Conformément à la procédure suivie aux États-Unis, il sera maintenant renvoyé aux divers départements et organismes en cause, entre autres la Garde côtière, le département d'État, et le département du Commerce.

Le sénateur ASELTINE: Ces comités entendront-ils des représentants du Canada?

M. BOOTH: Je suis sûr que nos amis de la Fédération seront présents. Normalement, nos représentations seraient faites par l'entremise d'un autre aide-mémoire, qu'on est en train de rédiger.

Le sénateur ASELTINE: Si les bills américains conservent ces règlements et si nous sommes forcés de les appliquer, combien en coûterait-il pour avoir ces pilotes sur les navires naviguant en eaux libres et dans les eaux circonscrites?

M. BOOTH: Monsieur le président, on a présenté des témoignages à ce sujet; et le barème a varié de \$42.50 pour un homme par jour à \$100 chacun pour trois hommes par jour. Je suppose que cela dépendra de l'influence des parties négociatrices.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Se fait-il, aux États-Unis, une forte campagne de pression publique en faveur des pilotes?

M. BOOTH: Elle est très puissante et le capitaine Rollo Johnson passe beaucoup de son temps dans les coulisses de Washington quand ces questions sont examinées.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Combien de pilotes des Grands lacs sont membres de l'association américaine?

M. BOOTH: Je suis désolé, monsieur, de ne pouvoir répondre à cette question. Leur organisation est assez différente de la nôtre, à cet égard, et, fondamentalement, ils ont des associations d'État comprenant des groupes relativement petits. Un membre de la Fédération pourrait peut-être vous dire comment est composée l'organisation de M. Rollo Johnson, mais, pour ma part, je l'ignore.

Le sénateur MACDONALD: Dois-je comprendre qu'on encourage, aux États-Unis les campagnes de pression publique ou les intrigues.

M. BOOTH: Je ne puis répondre à cette question.

Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas une question à poser à un fonctionnaire.

Le sénateur MACDONALD: Je ne m'attendais pas à recevoir de réponse.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Monsieur le président, puis-je poser une question au témoin? Je suppose que les autorités américaines possèdent des exemplaires du présent projet de loi?

M. BOOTH: Oui, monsieur.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Ont-elles étudié des projets de règlement que le Canada a adoptés?

M. BOOTH: On ne nous les a pas encore transmis.

Le PRÉSIDENT: Je me demande si les autorités américaines ont examiné nos projets de loi?

M. BOOTH: Non, nous n'avons pas encore préparé de projets. Nous avons des notes, et nos règlements pourraient probablement être prêts très prochainement, mais ils ne sont pas encore sous cette forme pour diverses raisons. Tout d'abord, nous ne savons pas à quoi aboutira la situation actuelle. Ensuite, nous devons nous entendre avec les Américains de part et d'autre, pour que la situation ne devienne pas chaotique; nous serions donc très malavisés de nous engager par règlements, ou autrement, avant de savoir si les Américains feront quoi que ce soit; et nous ne savons absolument rien à ce sujet.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): En ce qui concerne les règlements, je suppose que vous leur parleriez comme vous le faites devant notre Comité, et que vous leur diriez que les points qui ne sont pas compris dans la loi et qui devraient l'être, seront compris dans vos propres règlements. Je suppose que cela constitue une partie de vos négociations?

M. BOOTH: C'est exact, je crois que les deux parties reconnaissent d'emblée que si nous ne travaillons pas de concert nous échouons ensemble, parce que cette frontière doit être traversée de temps à autre au cours de la traversée des lacs, et si nous ne coordonnons pas nos efforts on en arriverait à deux groupes de pilotes traversant les lacs, ce qui est vraiment absurde.

Le sénateur MACDONALD: J'aimerais demander au présent témoin, ou à quelqu'un d'autre, ce qui va arriver si nous adoptons le présent bill et si le Congrès des États-Unis n'adopte pas de bill, car il en résulterait que cette partie concernant le pilotage des Grands lacs ne serait pas mise en vigueur. Quelles mesures seront prises lorsque la voie maritime sera inaugurée par Sa Majesté, à la fin de juin?

Le sénateur CAMPBELL: On continuera à agir comme par le passé.

M. BOOTH: Cette situation existe depuis quelque temps déjà. Il est vrai que le trafic a augmenté, et que la question se pose d'une façon un peu plus aiguë, mais, fondamentalement, il n'y a eu aucun changement.

Le PRÉSIDENT: Je suppose qu'on pourra continuer d'agir de la même façon qu'au cours des trois ou quatre dernières années sous la gouverne de la *Shipping Federation*?

Le sénateur MACDONALD: Il ne sera alors aucunement nécessaire d'avoir des pilotes en vertu de la loi actuelle?

Le PRÉSIDENT: Non, il ne s'agira que d'un régime facultatif appliqué par la *Shipping Federation of Canada*, comme cela s'est fait au cours des trois ou quatre dernières années. Le sous-ministre m'a demandé de dire que nous

étudierons encore la question de savoir si nous irons de l'avant sans les États-Unis. Nous étudions dans un contexte un peu différent une mesure que nous devons prendre au sujet de la circonscription du canal de Welland et de Sarnia. Ces points sont à l'étude mais malheureusement l'incertitude dans ce domaine a pour effet de rendre cette étude encore plus difficile pour le ministère.

Le sénateur ASELTINE: N'est-il pas vrai que dans les circonstances qu'a décrites le sénateur Macdonald, le leader de l'opposition au Sénat, si le présent bill n'est pas adopté, on continuera d'agir comme par le passé, peu importe le sort que les États-Unis réservent à leur bill?

M. BOOTH: C'est exact, monsieur. Nous conservons le pouvoir que nous accorde la partie IV, à savoir que nous pourrions créer des circonscriptions de pilotage, bien que, pour des raisons très connues leur utilité soit très limitée quand il s'agira de la navigation dans les eaux internationales.

Le sénateur ASELTINE: Nous serait-il possible d'adopter le présent bill si les Américains adoptent le leur sous sa forme actuelle?

M. BOOTH: Oui, monsieur. Le présent bill pourrait être promulgué avec ou sans la loi complémentaire des États-Unis.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser à M. Booth? Dans le cas de la négative, le Comité est-il prêt à étudier les autres modifications proposées par M^e Brisset?

Le sénateur REID: Puis-je demander jusqu'à quelle heure vous avez l'intention de siéger ce soir?

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous avons presque fini l'étude de l'article 11, à moins qu'on ne fasse d'autres représentations ou qu'un membre du Comité ne désire entendre d'autres témoignages à ce sujet. Je crois que la seule chose qui nous empêche de statuer sur l'article 11 sont les modifications proposées par M^e Brisset, sauf la dernière que nous avons approuvée.

Le sénateur MACDONALD: J'ai cru comprendre que nous devons examiner le libellé de l'amendement.

Le PRÉSIDENT: C'est exact.

Le sénateur MACDONALD: Est-on prêt à le présenter maintenant?

Le PRÉSIDENT: Je ne le crois pas. On a parlé de demander une autre opinion au ministère de la Justice.

M. BALDWIN: Cela est peu vraisemblable.

Le PRÉSIDENT: Croyez-vous que le Comité puisse maintenant étudier les autres amendements proposés par M^e Brisset? Il a fourni des explications à ce sujet et le sous-ministre a fait ses observations. Il s'agit de la partie du présent document intitulé Partie VI (A). Il propose d'abord que certaines lignes soient ajoutées à la deuxième ligne du nouvel article 375A (1), qui débute ainsi: "Nonobstant toute disposition de la présente loi", et il propose qu'on ajoute les mots suivants, "à compter du moment où les règlements prévus au paragraphe (4) entreront en vigueur". Qu'en pense le Comité, ou désirez-vous que le sous-ministre vous fasse part de son opinion à ce sujet?

M. BALDWIN: Je n'ai pas fait d'observation sur cet article lorsqu'on a soulevé ce point. Je ne m'y oppose pas de façon particulière, mais nous considérons que c'est absolument inutile, parce que nous pouvons décider du moment

où prendre telle ou telle mesure, vu que la présente partie doit être promulguée par le gouverneur en conseil, et nous ne prendrions pas l'initiative avant que les règlements soient rédigés et approuvés.

Le PRÉSIDENT: Je pense que cette déclaration est tout à fait logique. Que pense le Comité de cet amendement? Il semble plutôt inutile.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je suis d'avis, d'après ce que le sous-ministre a laissé entendre au Comité, et ce que M^e Brisset a déclaré, que les navires ne peuvent pas circuler s'il n'existe ni règlement ni permis; et le ministère déclare qu'il ne promulguera pas la loi avant d'avoir les règlements et avant d'émettre les permis. Il me semble inutile d'ajouter les mots.

Le PRÉSIDENT: Est-ce l'avis général du Comité?

Des VOIX: Entendu.

Le PRÉSIDENT: Nous rejetons donc le premier amendement proposé par M^e Brisset.

Le deuxième amendement qu'il a proposé, si vous vous en souvenez bien, visait le présent paragraphe 5, et je crois que pour étudier ce point nous devons attendre l'opinion du ministère de la Justice quant à savoir si le ministère peut réellement accorder un permis à un officier non britannique; nous devons donc remettre à plus tard l'étude de ce point.

M^e Brisset proposait, en troisième lieu, un amendement à l'ancien paragraphe 5, qu'il appelle maintenant paragraphe 6 et qui visait diverses exceptions qui, à son avis, pouvaient être utiles en cas de grève. Je crois que le sous-ministre a déclaré qu'à son avis, il s'agissait d'une question qui devait être soumise au règlement et que ce serait plus approprié qu'il en soit ainsi.

Le sénateur POWER: A mon avis, cela n'est pas nécessaire.

Le PRÉSIDENT: Qu'en pense le Comité?

Le sénateur MACDONALD: Même si c'était accepté, je crois qu'on devrait examiner l'expression "pilote du gouvernement".

Le PRÉSIDENT: C'est exact, parce que cette expression n'est définie nulle part, et je n'ai pu trouver dans les témoignages aucune définition voulant qu'elle soit suffisante pour la réalisation du but envisagé.

Le sénateur CAMPBELL: Il me semble très important qu'une telle disposition soit proposée à l'égard du bill ou du règlement. Somme toute, il s'agit d'un article d'exception, qui évite au propriétaire et au capitaine une sanction, si dans certaines circonstances ils doivent conduire le navire sans la présence d'un pilote. Nous savons tous que si les navires sont retenus déraisonnablement par une grève ou autrement, les frais d'exploitation sont considérablement élevés, et ce serait une peine très sévère à l'égard du propriétaire s'il ne pouvait pas faire fonctionner le navire dans certaines circonstances.

Le sénateur ASELTINE: Cinq cents dollars par jour.

Le sénateur CAMPBELL: Cinq cents dollars par jour. Je suppose qu'il peut transgresser les règlements et payer l'amende, mais cette dernière est payable pour chaque jour où il enfreint le règlement. Je crois que si on tentait d'y remédier par une disposition du règlement, ce serait plus facile qu'en modifiant la loi.

M. BALDWIN: Monsieur le président, je crois que nous serions disposés à nous engager à prévoir ce point dans les règlements du ministère.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): De toute façon, le paragraphe 3 du même article autorise le ministre à agir ainsi.

Le PRÉSIDENT: Dans ces circonstances, le Comité est-il d'opinion que l'amendement projeté n'est pas nécessaire?

(Assentiment.)

Le sénateur MACDONALD: Serait-il juste d'ajouter que nous acceptons cette disposition en principe, mais qu'à notre avis un règlement devrait y pourvoir?

Le PRÉSIDENT: Oui, et le ministère s'est engagé à agir de la sorte. Quelqu'un d'autre ici a-t-il des observations à faire relativement à l'article 11 du bill? Dans le cas de la négative, je crois que l'examen de cet article est terminé, et que cet examen fut très approfondi.

Je me demande si nous pourrions étudier un ou deux autres articles. Jusqu'ici la chance nous a favorisés, à savoir que nous n'avons pas eu à étudier l'article 9 que le sénateur Kinley aimerait examiner, de même que M^{es} Gérin-Lajoie et Langlois, n'est-ce pas?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Oui, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Qu'en est-il de l'article 8 qui semble être très simple? Il autorise le gouverneur en conseil à créer d'autres circonscriptions de pilotage et supprime l'immutabilité des circonscriptions actuelles de pilotage de Québec et de Montréal.

M^e LANGLOIS: Monsieur le président, j'aurais certaines observations à faire sur cet article.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous l'étudier maintenant? Je crois que ce serait très court.

Le sénateur POWER: Je crois que ce sera assez long.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous commencer et voir où cela nous mènera?

M^e LANGLOIS: Monsieur le président, j'aimerais d'abord discuter mes points de vue avec les fonctionnaires du ministère. Je ne m'occupe de cette cause que depuis samedi dernier et j'ai rendez-vous avec M. Baldwin après la présente séance.

Le PRÉSIDENT: Peut-être serait-il préférable que vous revisiez vos représentations pour être prêt à les faire lorsque nous nous réunirons de nouveau, jeudi matin, à la suite de votre entrevue avec l'un des fonctionnaires du ministère.

Il serait donc préférable de remettre à plus tard l'étude de l'article 8.

Les honorables sénateurs se rappelleront que lors de notre dernière réunion nous avons étudié et terminé l'étude d'un certain nombre d'articles non litigieux. Il y en a quelques autres, soit les articles 14 et 18 inclusivement, sur lesquels personne n'a d'opinion arrêtée. Je demanderais aux témoins qui désirent parler à leur sujet de me faire connaître leurs opinions.

Voulez-vous que nous essayions de terminer l'étude de ces articles? Je mets en délibération l'article 14: nomination de personnes pour agir en qualité de gardiens à des ports non désignés par le gouverneur en conseil.

Monsieur Slocombe, auriez-vous l'amabilité d'expliquer en quoi consiste cette modification?

Le capitaine est directeur de la Division nautique des Services de la Marine.

Le capitaine SLOCOMBE: Monsieur le président, le gardien de port est un fonctionnaire chargé de l'exécution des règlements établis en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada qui ont trait au chargement et au transport des cargaisons de céréales, de concentrés et de bois d'œuvre. Des gardiens de port sont en poste à tout endroit où il y a expédition régulière de céréales outre-mer. Nous avons des gardiens réguliers de port aux endroits où il faut régulièrement un gardien de port de même qu'aux endroits où on charge les concentrés et le bois d'œuvre, mais le nombre de nouveaux ports augmente de plus en plus. Nous constatons par exemple que les concentrés sont expédiés à des endroits dont on a même jamais entendu parler et nous constatons que les services d'un gardien de port sont nécessaires à ces endroits. Un gardien de port est nommé par décret du conseil, ce qui prend toujours assez de temps, et nous aimerions que cet amendement soit adopté afin qu'aux endroits où on n'a pas trouvé nécessaire de nommer un gardien de port nous puissions affecter à ce titre, un fonctionnaire du ministère. Je crois, monsieur le président, que cela explique la situation.

Le sénateur ISNOR: Cet emploi serait-il rempli par un fonctionnaire d'Ottawa ou d'un autre endroit?

Le capitaine SLOCOMBE: Ce pourrait être un fonctionnaire du ministère qui, à notre avis, est capable d'accomplir ces fonctions.

Le sénateur ASELTINE: Cet article s'applique-t-il aux Maritimes?

Le capitaine SLOCOMBE: Oui monsieur, nous avons un gardien de port à Halifax.

Le sénateur POWER: C'est exact, mais ce n'est pas dit dans le bill. Vous dites "une personne". Cela veut dire n'importe qu'elle personne, non pas nécessairement un employé du ministère.

Le capitaine SLOCOMBE: Bien entendu, nous devons nous assurer que la personne désignée est compétente.

Le sénateur POWER: Cette personne deviendrait-elle fonctionnaire après sa nomination?

Le capitaine SLOCOMBE: Oui et non. Si aucun fonctionnaire n'était disponible, nous pourrions peut-être nommer quelqu'un à titre provisoire.

Le sénateur POWER: Cette personne relèverait-elle de la Loi sur le service civil?

Le capitaine SLOCOMBE: Pas nécessairement, s'il s'agit d'une personne déjà fonctionnaire.

Le sénateur POWER: Est-ce un emploi permanent?

Le capitaine SLOCOMBE: Non, monsieur.

Le sénateur MCKEEN: Vous demandez seulement l'autorisation nécessaire pour nommer quelqu'un gardien de port provisoire. Est-ce tout ce que vous désirez?

Le capitaine SLOCOMBE: Oui, nous demandons de nommer cette personne pour assumer les fonctions de gardien de port.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): La note explicative dit: "...où il n'est pas jugé nécessaire d'en nommer un à plein temps."

Le capitaine SLOCOMBE: En effet. Il y a des ports où il n'y a qu'un ou deux chargements par année.

Le sénateur CAMPBELL: Je suppose qu'un exemple serait celui du chargement de concentrés à la baie Rankin où il n'existe pas de gardien de port permanent, et vous nommeriez une personne à ce titre.

Le capitaine SLOCOMBE: Oui, il existe un endroit sur la côte du Pacifique qui a mis ce point en lumière, un endroit où le port ne fait pas partie du district d'un gardien de port. Il y a un gardien de port à New Westminster, un à Vancouver et un à Victoria, mais il existe des endroits moins importants qui ne sont pas à l'intérieur de ces districts.

Le sénateur POWER: Qu'avez-vous fait jusqu'ici?

Le capitaine SLOCOMBE: Nous avons envoyé quelqu'un pour exercer les fonctions de gardien de port.

Le sénateur POWER: Jusqu'ici ces personnes recevaient-elles certains droits? Je vois que vous demandez l'autorisation de prescrire que les droits soient payés au receveur général. Certains gardiens de port sont payés par des droits, n'est-ce pas?

Le capitaine SLOCOMBE: Oui, c'est ce qui arrive en général, mais quelques-uns reçoivent des traitements.

Le sénateur POWER: Jusqu'au moment où le présent bill entrera en vigueur, toute personne en poste dans la localité particulière mentionnée par le sénateur Campbell aurait été rémunérée en droits?

Le capitaine SLOCOMBE: Les droits seraient versés mais cette personne ne les garderait pas pour elle si elle était fonctionnaire.

Le sénateur POWER: Mais si vous nommiez quelqu'un qui n'est pas fonctionnaire les droits lui reviendraient tant que le présent article ne sera pas adopté, n'est-ce pas?

Le capitaine SLOCOMBE: C'est exact.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Qui verse les droits?

Le capitaine SLOCOMBE: Les propriétaires des navires.

Le sénateur McKEEN: A certains de ces ports extérieurs, les cargaisons ne sont pas assez nombreuses pour rendre les droits intéressants, n'est-ce pas?

Le capitaine SLOCOMBE: C'est précisément le problème qui se pose.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): A mon sens, l'article 615 de la loi actuelle prévoit la nomination des gardiens de port par le gouverneur en conseil et je suppose qu'il s'agit d'un gardien de port à plein temps, et l'article 616 autorise le gouverneur en conseil à nommer des adjoints. La modification que vous désirez faire adopter vise une sorte de nomination *ad hoc*, n'est-ce pas?

Le capitaine SLOCOMBE: En effet, il s'agit d'une sorte de régime *ad hoc*.

Le PRÉSIDENT: La nomination n'est pas le fait du gouverneur en conseil, mais du ministre.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Par le ministre.

Le PRÉSIDENT: Cela semble assez raisonnable.

Le sénateur MACDONALD: Il n'y a rien qui empêche cette nomination d'être permanente ou que la personne conserve un emploi continu.

Le capitaine SLOCOMBE: Cela pourrait bien arriver, monsieur le sénateur Macdonald. Par exemple, un fonctionnaire d'un de nos ports principaux pourrait être affecté à cet égard à deux ou trois endroits moins importants où il serait requis de temps à autre.

Le sénateur MACDONALD: Il occuperait alors un emploi continu.

Le capitaine SLOCOMBE: C'est exact. Il n'agirait toutefois que temporairement.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Capitaine, la note explicative mentionne la nomination d'un "arpenteur autorisé". Que signifie exactement cette expression?

Le capitaine SLOCOMBE: C'est une expression employée inexactement. Le gardien de port est un arpenteur: il fait les relevés des arrangements pour le chargement des céréales.

Le sénateur MCKEEN: Ne pourriez-vous pas vous procurer les services d'un arpenteur autorisé d'une des sociétés autorisées, ou de la société Lloyd's ou d'un organisme qui a à son service des arpenteurs autorisés?

Le capitaine SLOCOMBE: Cela pourrait se faire.

Le sénateur MCKEEN: Je veux dire que vos cadres de travail ne prévoient pas d'arpenteurs autorisés autres que ceux qui font partie, à l'heure actuelle, de sociétés privées.

Le capitaine SLOCOMBE: C'est exact, mais nous avons des fonctionnaires tels que des examinateurs, des capitaines et des seconds, et des inspecteurs de navires à vapeur, dont les services pourraient être utilisés à ce titre si le besoin s'en faisait sentir pour la commodité de l'armateur.

Le sénateur CONNOLLY: L'article 615 prévoit la nomination d'un gardien de port à plein temps. Selon son libellé actuel, l'article 14 du bill autorise le ministre à nommer un gardien de port qui pourrait être à plein temps, parce que rien dans l'article projeté ne laisse entendre l'idée exprimée dans la note explicative à savoir que cette mesure doit être prise lorsqu'on juge que les services d'un gardien de port à plein temps ne sont pas requis.

Le capitaine SLOCOMBE: Cet article tient compte de cette situation. Il ne fait aucune restriction à cet égard, comme vous pouvez le constater, mais il est évident que s'il s'agissait d'un endroit où les services continus d'un gardien de port étaient requis, il s'ensuivrait naturellement qu'on nommerait un gardien de port.

Le sénateur MCKEEN: Dans certains cas, cette situation pourrait exister, vu que le port ne requiert pas les services d'un employé permanent, mais le port pourrait progresser à tel point que les services d'un gardien de port soient requis et alors, cet employé pourrait être nommé, en vertu de l'autre article, au poste de gardien de port permanent.

Le capitaine SLOCOMBE: Cela pourrait fort bien arriver.

Le sénateur MCKEEN: La nomination pourrait donc relever du présent article, autant que je sache.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je suppose qu'une nomination en vertu de l'article 615 relèverait de la compétence de la Commission du service civil, n'est-ce pas?

Le capitaine SLOCOMBE: Non, monsieur. À l'heure actuelle, c'est un emploi rémunéré par des droits. En vertu de l'article 616A, si je ne m'abuse, je veux dire en vertu des modifications, le gouverneur en conseil peut donner à un port le statut de port dont le gardien est rémunéré par traitement.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): L'article à l'étude vous permet de procéder beaucoup plus rapidement que vous ne pouvez le faire maintenant par décret du conseil; n'est-ce pas là le fond du problème?

Le capitaine SLOCOMBE: C'est exact.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): C'est là le fond de l'affaire?

Le capitaine SLOCOMBE: Oui.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Vous prenez à l'heure actuelle les mêmes mesures en vertu de décrets du conseil et quelquefois vous désirez les prendre rapidement?

Le capitaine SLOCOMBE: C'est exact. Si on pouvait nous aviser d'avance que les services d'un gardien de port seront requis, nous pourrions toujours obtenir un décret du conseil nous autorisant à nommer ce gardien. Comme on l'a signalé, ces ports se développent graduellement. Sur les Grands lacs quelques cargos ont déjà quitté la tête des Grands lacs pour se rendre outre-mer, et de nombreux autres navires vont suivre leur exemple. Un cargo a déjà fait ce voyage depuis Prescott. Certes, jamais auparavant un cargo ne s'était rendu outre-mer depuis Prescott et il ne s'y trouvait donc pas de gardien de port, de sorte que nous avons dû y envoyer un fonctionnaire pour agir en qualité de gardien de port, ce qui est irrégulier.

Le sénateur ASELTINE: Ne pourrait-on pas y voir à Montréal?

Le capitaine SLOCOMBE: Le port de Montréal ne relève pas de notre compétence. Une partie de la présente loi ne s'applique pas à Montréal.

Le PRÉSIDENT: L'article 614 de la loi est ainsi conçu:

La présente partie ne s'applique pas au port de Québec ni à celui de Montréal.

Le sénateur POWER: Les ports de Québec et de Montréal sont dans une situation particulière.

Le sénateur WALL: Pour préciser l'objet de la modification, la note explicative dit que cette modification a pour but de permettre au ministre de nommer un arpenteur autorisé.

Je suppose qu'on a l'intention d'utiliser, autant que possible, des employés faisant déjà partie du service: Est-ce exact?

Le capitaine SLOCOMBE: Oui.

Le sénateur WALL: Ne pourrait-on pas faire nommer quelqu'un en vertu de l'article 616B à titre temporaire, ce qui n'est pas prévu? J'ignore si ce serait pour un an, cinq ans, ou dix ans. On ne le précise pas, c'est pourquoi j'aimerais savoir ce qui est prévu quant au terme d'office. Il se pourrait fort bien que cet employé fût nommé plus tard gardien de port à plein temps, à mesure que le port se développe, et qu'il ne sera jamais nommé en vertu de l'article 615.

Le capitaine SLOCOMBE: Nous présentons cette modification afin que nous soyons autorisés par exemple à nommer un fonctionnaire d'Ottawa à titre de remplaçant. Ce fonctionnaire occupant déjà un emploi à plein temps, s'il arrivait qu'il y eût beaucoup de travail pour un gardien de port, ce ne serait pas ce fonctionnaire qui s'en chargerait.

Le sénateur WALL: Je ne poursuivrai pas l'étude de ce point.

M. BALDWIN: Je puis peut-être ajouter en guise d'explication que la protection existe dans un domaine différent. Je présume que seul un fonctionnaire faisant déjà partie du service pourrait être nommé en vertu de cet article, vu que les droits sont retenus par le receveur général, de sorte que personne d'autre qu'un fonctionnaire aurait intérêt à occuper cet emploi. Cela étant, vous pouvez être assuré que le département du Trésor, qui suit de près notre ministère, ne permettrait pas qu'un emploi fût utilisé autrement qu'à titre temporaire sans nous demander d'en faire un emploi continu.

Le PRÉSIDENT: Cela explique-t-il suffisamment l'article 14. L'article est-il approuvé?

(L'article 14 est approuvé.)

Article 15: Observation des règlements.

Le PRÉSIDENT: Selon la note explicative, l'article 15 a trait surtout aux bâtiments à moteurs, et concerne l'observation des règlements.

Le capitaine SLOCOMBE: L'article actuel de la loi, soit l'article 647, prévoit que tous les propriétaires et les capitaines de bâtiments et des radeaux doivent observer les règlements sur les abordages. Il est vrai que tous les navires, y compris les navires à moteurs, sont soumis aux règles de route, mais si une personne qui, louant un petit vaisseau à moteur pour l'après-midi, par exemple, n'observe pas les règlements et est prise en chasse par un policier, il est difficile d'affirmer que cette personne est capitaine du vaisseau.

Le PRÉSIDENT: La présente modification ne fait qu'ajouter les mots "et toute personne ayant la direction", n'est-ce pas?

Le capitaine SLOCOMBE: C'est exact, monsieur. Nous précisons que toute personne ayant la direction d'un vaisseau doit observer les règlements sur les abordages.

Le PRÉSIDENT: Même si elle n'est ni propriétaire ni capitaine?

Le capitaine SLOCOMBE: C'est exact, monsieur.

Le sénateur CAMPBELL: Je souhaite qu'on oblige les embarcations à moteur à observer les règlements, à être munies de feux, etc., parce que la situation dans nos eaux intérieures est devenue très grave.

Le capitaine SLOCOMBE: Oui, sénateur Campbell. Le ministère poursuit à l'heure actuelle une campagne intensive dans ce sens.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Il en va de même du bruit que font certaines de ces embarcations.

Le PRÉSIDENT: L'article 15 est-il adopté? Je suppose que personne n'a d'autres représentations à faire sur cet article.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Cette disposition correspond à celle qui se trouve dans la Loi sur les véhicules moteurs, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Oui, en ce qui a trait au conducteur d'un véhicule automobile.

(L'article 15 est approuvé.)

—Article 16: Appel.

Le PRÉSIDENT: L'article 16 a trait aux appels interjetés par les personnes reconnues sommairement coupables, et la note explicative est ainsi conçue:

L'amendement autoriserait une personne déclarée sommairement coupable, selon la loi, à interjeter appel, quel que soit le montant de l'amende infligée ou la somme dont le paiement est ordonné.

Le présent article diffère de celui qu'il doit remplacer seulement en ce sens qu'en vertu de la disposition actuelle, un appel ne peut-être interjeté que si la somme dont le paiement est ordonné dépasse \$25. C'est bien cela, n'est-ce pas?

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Pourquoi veut-on modifier l'article?

Le PRÉSIDENT: Le sous-ministre va donner l'explication nécessaire.

M. BALDWIN: La Gendarmerie royale, chargée de l'application de la présente loi, a déclaré qu'elle ne voyait aucune objection à cette modification.

Le sénateur POWER: Pourquoi? Devient-elle subitement plus humaine?

Le sénateur MACDONALD: Pourquoi pas?

Le sénateur PEARSON: D'après cet article, n'aurait-on pas tendance à infliger des amendes de moins de \$25?

M. BALDWIN: Peut-être.

Le sénateur MACDONALD: Je crois que c'est là la réponse.

Le PRÉSIDENT: L'article est-il adopté?

(L'article 16 est approuvé.)

—Article 17: Admissibilité des copies certifiées.

Le PRÉSIDENT: Cet article ne semble pas important; il a trait à l'admissibilité des copies certifiées de divers documents. Cette modification découle de l'article 5 que nous avons approuvé lors de la dernière réunion, messieurs, et je suppose que nous pouvons approuver l'article 17?

(L'article 17 est approuvé.)

—Article 18: Affectation des amendes.

Le PRÉSIDENT: Veuillez expliquer cet article, capitaine Slocombe.

Le capitaine SLOCOMBE: La portée générale de cette modification est la même que celle de la modification indiquée à l'article 13 du bill, qui ne s'applique qu'aux amendes infligées en vertu de la Partie VII de la loi.

Le PRÉSIDENT: En effet, n'est-ce pas la disposition qui prévoit qu'un juge pourrait ordonner que l'amende soit payée à l'autorité locale?

Le capitaine SLOCOMBE: Oui.

Le PRÉSIDENT: Nous avons étudié ce point lors de l'examen de l'article 13. Avez-vous des objections?

(L'article 18 est approuvé.)

Messieurs, il nous reste à examiner les articles 6, 7, 8, 9, et 10, de même que le paragraphe (2) de l'article 1 qui renferme certaines définitions relatives à ces articles. Quelqu'un désire-t-il faire des représentations en ce qui concerne les articles 6 et 7?

M^e BRISSET, désirez-vous faire des observations au sujet des articles 6 ou 7?

M^e BRISSET: Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il quelqu'un d'autre dans la salle qui voudrait faire des observations au sujet des articles 6 ou 7? Prenons-les un par un. Qui désire parler là-dessus? Le capitaine Slocombe va nous expliquer l'article 6 du bill.

Le capitaine SLOCOMBE: Monsieur le président, l'article 6 du bill a trait à l'article 116 de la loi, lequel énonce les différentes catégories et classes relatives au certificat de compétence pour les capitaines et lieutenants. Cet article prévoit un certificat pour un bac à vapeur autorisé qui peut être utilisé dans les eaux secondaires ou pour le cabotage. Le problème qui existe ici c'est que si l'on accorde un certificat à un homme pour exploiter un petit transbordeur sur la rivière Ottawa, par exemple, un petit chaland qui transporte quelques automobiles, et qui est mû par un moteur, cet exploitant a un certificat de bac à vapeur pour circuler en eaux secondaires, ce qui lui permettrait d'être capitaine d'un plus gros transbordeur, par exemple à Québec ou dans le port d'Halifax. Nous trouvons que cela cause des difficultés à un examinateur. D'autre part, nous constatons, particulièrement sur la côte Ouest, que le gouvernement de cette province accorde des permis de bacs à vapeur à des navires qui sont en réalité de gros paquebots faisant de longs voyages le long de la côte. En accordant un certificat de bac à vapeur, on avait en vue d'autoriser un mode de transport qui remplacerait un pont et qui traverserait d'une rive à l'autre un étroit cours d'eau. La modification proposée permettra d'accorder la certification au candidat et au mode réel de transport pour lequel le certificat est demandé. Cela constituera, croyons-nous, une autre mesure de sécurité.

Le sénateur MCKEEN: Quelle est votre définition d'un transbordeur?

Le capitaine SLOCOMBE: Elle n'est indiquée nulle part.

Le sénateur MCKEEN: Il existe des transbordeurs de ce genre, sur la côte ouest, allant de Vancouver à Nanaïmo et qui sont venus d'Angleterre par leurs propres moyens.

Le capitaine SLOCOMBE: Voilà le point en litige. D'après cet article, ils seront restraints aux cours d'eau décrits dans le certificat.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Ces permis de bac à vapeur coûtent-ils cher?

Le capitaine SLOCOMBE: Je crois que les frais d'examen s'élèvent à \$10.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je suppose que cet article vise un permis de bac pour traverser à Masson, sur la rivière Ottawa, mais supposons que l'exploitant se rende à Pembroke et qu'il y exploite un service identique de transbordement, faudrait-il qu'il obtienne un autre certificat à cette fin?

Le capitaine SLOCOMBE: Tout dépend de l'expérience qu'il aura acquise. Nous accepterons son certificat si nous croyons qu'il a acquis une expérience suffisante.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Un droit de \$10 pourrait être très important pour cette personne.

Le sénateur MACDONALD: Je crois que vous songez à une catégorie différente de transbordeurs.

Le capitaine SLOCOMBE: Nous songeons à une catégorie de transbordeurs à l'égard de laquelle l'exploitant obtiendrait plus facilement un certificat.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Mais vous ne voulez pas lui permettre d'obtenir un certificat qui lui permettrait peut-être de diriger un transbordeur à Québec?

Le capitaine SLOCOMBE: Non, nous voulons rattacher le certificat à un endroit précis.

Le sénateur POWER: Le mot "autorisé" est biffé et cela se résume à "bac à vapeur."

Le capitaine SLOCOMBE: Oui, et cela nous permet de limiter le certificat à des eaux bien déterminées.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Vous pourriez lui accorder un permis pour la rivière Ottawa.

Le capitaine SLOCOMBE: Nous pourrions lui accorder un certificat pour l'expérience qu'il a acquise.

Le PRÉSIDENT: Pour les eaux sur lesquelles il a navigué.

Le sénateur McKEEN: Pour les eaux dont j'ai déjà parlé, aurait-il besoin d'un certificat ordinaire de navire à vapeur transportant des passagers?

Le capitaine SLOCOMBE: Oui. On a allégué qu'un certificat de bac à vapeur autorisé est valide sur ces gros paquebots, et nous avons contesté ce point.

Le PRÉSIDENT: L'article 6 est-il approuvé?

(Approuvé.)

Article 7: Reconnaissance des certificats.

Le PRÉSIDENT: Capitaine Slocombe, veuillez expliquer cette modification.

Le capitaine SLOCOMBE: Avant que la République d'Irlande se soit séparée du Commonwealth, la loi renfermait une disposition en vertu de laquelle nous pouvions conclure des ententes autorisées, par décret du conseil, avec des pays du Commonwealth pour la reconnaissance réciproque du certificat de compétence des capitaines, des lieutenants et des mécaniciens. Vu le nouveau statut de la République d'Irlande qui ne fait plus partie du Commonwealth, il est incontestable que nous ne pouvons pas conclure d'accord avec elle.

Le PRÉSIDENT: Est-il possible d'en venir à une entente avec les Irlandais?

Le capitaine SLOCOMBE: Oui, je pense que nous le pouvons, dans le cas présent. Nous savons que leurs examens sont au même niveau que les nôtres, et qu'ils les gardent au même niveau que ceux du Royaume-Uni, tout comme nous. Il n'existe aucune raison de fait pour laquelle nous ne pourrions pas accepter la validité de leurs certificats sur les navires canadiens, pourvu qu'à leur tour ils acceptent la validité des certificats canadiens sur les navires Irlandais. C'est là ce que le présent article nous permettrait de faire.

Le PRÉSIDENT: Nous ne faisons donc que biffer les mots "de quelque partie des dominions de Sa Majesté" et les remplacer par les mots "tout pays du Commonwealth ou de la République d'Irlande"?

Le capitaine SLOCOMBE: Oui.

Le sénateur WALL: Avons-nous l'habitude de considérer comme équivalentes les deux expressions "tout pays du Commonwealth", et "les dominions de Sa Majesté"?

Le capitaine SLOCOMBE: C'est une question qui relève du ministère des Affaires extérieures.

Le sénateur POWER: On a reconnu par le passé que l'Irlande faisait partie des dominions de Sa Majesté. Je présume que le Canada, faisant partie du Commonwealth, fait partie, à l'heure actuelle, des dominions de Sa Majesté, ou est-ce le contraire?

Le sénateur MACDONALD: Je suis certain que le sénateur prend la parole afin de prouver que l'on ne peut jamais se mettre d'accord avec les Irlandais.

Le sénateur POWER: Vous êtes jaloux, parce que les Écossais ne sont même pas mentionnés dans le présent bill. Quant à nous, nous sommes au moins mentionnés.

Le PRÉSIDENT: Je pense, honorables sénateurs, qu'il ne nous reste à étudier que les articles 8, 9 et 10. Dois-je comprendre que les seules représentations, que d'autres personnes désirent nous faire, concernent les articles 8, 9 et 10?

Une voix: L'article 12 a-t-il été adopté?

Le PRÉSIDENT: L'article 12, si je comprends bien, est un article auquel le ministère désire proposer des modifications. Voulez-vous qu'on étudie cet article? Je ne crois pas qu'il puisse porter à controverse.

Le sénateur ASELTINE: Le ministère désire apporter une modification.

Le PRÉSIDENT: C'est exact, et je pense que nous devrions auparavant faire circuler le projet de modification du ministère.

Le sénateur MACDONALD: Il est six heures moins quart, et, s'il ne reste à étudier que ces quelques articles, nous aurons tout le loisir de le faire jeudi.

Le PRÉSIDENT: C'est au Comité d'en décider. Nous avons abattu beaucoup de besogne aujourd'hui.

Le sénateur PEARSON: Je crois que nous devrions ajourner.

Le PRÉSIDENT: On a laissé entendre que nous devrions siéger ce soir pour accommoder certains témoins de Montréal. Je crois que les questions relatives à la plupart de ces témoins ont été étudiées. Maître Brisset, quelques-uns de ces témoins sont vos clients, n'est-ce pas?

M^e BRISSET: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: Pourrions-nous leur être utile de quelque façon en siégeant ce soir avant d'ajourner, comme nous devons le faire, à jeudi matin?

M^e BRISSET: Pas en ce qui concerne les autres articles.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous avons étudié la plupart des questions qui les intéressent.

M^e BRISSET: C'est exact.

Le sénateur ASELTINE: Je propose que le Comité s'ajourne à jeudi matin.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): J'appuie cette proposition.

Le PRÉSIDENT: Nous nous réunirons donc de nouveau à 10 heures et demie, jeudi matin.

Le Comité s'ajourne au jeudi 12 février à 10 heures et demie du matin.



Deuxième session de la vingt-quatrième législature

1959

DÉLIBÉRATIONS

DU COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Auquel a été déféré le bill S-3 intitulé: "Loi modifiant la
Loi sur la marine marchande du Canada".

Président: l'honorable ADRIAN K. HUGESSEN

Fascicule 3

SÉANCE DU JEUDI 12 FÉVRIER 1959.

TÉMOINS:

M. J. R. Baldwin, sous-ministre, ministère des Transports; M. H. C. Kingstone, Division juridique, ministère des Affaires extérieures; M. André Bissonnette, Section des traités de la Division juridique, ministère des Affaires extérieures; M. Paul Gérin-Lajoie, représentant d'organismes de pilotes; M. Léopold Langlois, représentant de la *Canada Merchant Service Guild Incorporated*; M. Alan Cumyn, directeur, Direction des règlements de la marine, ministère des Transports; M. J. S. Slocombe, chef de la Division nautique, ministère des Transports; M. G.G.S. Guthrie, registrateur en chef des navires, ministère des Transports.

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: l'honorable Adrian K. Hugessen

Les honorables sénateurs

*Aseltine	Gladstone	Molson
Baird	Gouin	Monette
Beaubien	Grant	Paterson
Bishop	Haig	Pearson
Bouffard	Hardy	Power
Bradley	Hayden	Quinn
Brunt	Horner	Raymond
Buchanan	Hugessen	Reid
Campbell	Isnor	Robertson
Connolly (<i>Halifax-</i> <i>Nord</i>)	Jodoin	Roebuck
Connolly (<i>Ottawa-</i> <i>Ouest</i>)	Kinley	Smith (<i>Queens-Shelbur-</i> <i>ne</i>)
Dessureault	Lambert	Stambaugh
Emerson	Lefrançois	Veniot
Euler	*Macdonald	Vien
Farris	McGrand	Wood
Gershaw	McKeen	Woodrow—(48)
	McLean	
	Méthot	

50 membres

(Quorum: 9)

**Membre ex-officio.*

ORDRE DE RENVOI

MERCREDI 28 janvier 1959.

Extrait des Procès-verbaux du Sénat.

“Conformément à l'ordre du jour, l'honorable sénateur Aseltine propose, appuyé par l'honorable sénateur Brunt, que le Bill S-3, intitulé: “Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada”, soit maintenant 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 Aseltine propose, avec l'appui de l'honorable sénateur Emerson, que le bill soit renvoyé au Comité permanent des Transports et communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.”

Le greffier du Sénat,
J. F. MacNEILL.

PROCÈS-VERBAL

JÉUDI 12 février 1959.

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

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen, *président*; Aseltine, Bouffard, Bradley, Brunt, Buchanan, Connolly (*Ottawa-Ouest*), Dessureault, Euler, Gladstone, Grant, Haig, Horner, Isnor, Jodoin, Kinley, Lefrançois, Macdonald, McGrand, McKeen, Molson, Pearson, Power, Reid, Robertson, Smith (*Queens-Shelburne*), Stambaugh et Woodrow —28.

Aussi présents: M. E. Russell Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire, et les sténographes officiels du Sénat.

On continue l'étude, article par article, du bill S-3, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada.

Les personnes suivantes rendent témoignage et donnent des explications sur le bill:

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

M. H. C. Kingstone, de la Division juridique, ministère des Affaires extérieures;

M. André Bissonnette, Section des traités de la Division juridique, ministère des Affaires extérieures;

Témoignent également:

M. Paul Gérin-Lajoie, avocat représentant l'Association des pilotes du port de Québec et du bas du fleuve, l'Union des pilotes de Montréal, la Corporation des pilotes du port de Montréal, la Corporation des pilotes de la région Saint-Laurent-Kingston-Ottawa;

M. Léopold Langlois, avocat représentant la *Canadian Merchant Service Guild Incorporated*.

Il est décidé que le bill soit modifié comme il suit.—

1. Que les lignes 32 à 34, inclusivement, de la page 7, "Le Ministre peut, suivant les modalités qu'il estime opportunes, exempter tout propriétaire ou capitaine des prescriptions du paragraphe (1)" soient supprimées et remplacées par le texte qui suit: "Le Ministre peut établir des règlements en vue d'exempter les propriétaires ou les capitaines des prescriptions du paragraphe (1)."

2. Que les lignes 10 à 13, inclusivement, de la page 8 "(e) autorisant le détenteur d'un brevet de pilote, délivré par le gouvernement des États-Unis, à naviguer dans toutes eaux canadiennes du bassin des Grands lacs décrites en son brevet" soit supprimées et remplacées par le texte qui suit: "(e) autorisant un officier ou un pilote détenteur d'un brevet de pilote délivré par le gouvernement des États-Unis à naviguer dans toutes eaux canadiennes du bassin des Grands lacs décrites en son brevet, s'il estime que les lois améri-

caines permettent aux pilotes ou aux officiers détenteurs de brevets ou de certificats délivrés par le gouvernement du Canada de naviguer dans les eaux américaines des Grands lacs, les eaux de communication et les eaux tribu-
taires de ces lacs et le fleuve Saint-Laurent.”

La suite de l'étude du bill est remise à plus tard.

A 1 heure de l'après-midi, le Comité suspend ses délibérations jusqu'à la levée de la séance du Sénat.

Le Comité se réunit de nouveau à 4 heures et demie de l'après-midi.

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen, *président*; Aseltine, Baird, Buchanan, Connolly (*Ottawa-Ouest*), Gladstone, Haig, Isnor, Kinley, Lefrançois, Macdonald, Power, Reid, Smith (*Queens-Shelburne*), Stambaugh —15.

Aussi présents: M. E. Russell Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire, et les sténographes officiels du Sénat.

Le bill S-3, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, est étudié de nouveau article par article.

Les personnes suivantes rendent témoignage et donnent des explications sur le bill:

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

M. Alan Cumyn, directeur, Direction des règlements de la marine, ministère des Transports;

Le capitaine J. S. Slocombe, chef de la Division nautique, ministère des Transports;

M. G.G.S. Guthrie, registrateur en chef des navires du Canada, ministère des Transports.

Il est décidé que le bill soit modifié comme il suit:

Que l'article 12, qui comprend les lignes 21 à 30 de la page 8, soit supprimé et remplacé par ce qui suit:

“12. L'article 481 de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

‘481. Les navires à vapeur d'une jauge brute d'au plus cinq tonneaux et transportant au plus douze passagers, et les yachts de plaisance à propulsion mécanique non munis de chaudières pour la propulsion sont exemptés de l'inspection annuelle, ainsi que des règlements établis en vertu de l'article 410, sauf en ce qui concerne l'équipement de sauvetage, le matériel d'extinction d'incendie et les précautions contre l'incendie.’ ”

La suite de l'étude du bill est remise à plus tard.

A 5 heures et demie de l'après-midi, le Comité s'ajourne jusqu'au jeudi 19 février 1959, à 10 heures et demie du matin.

Certifié conforme.

Le secrétaire du Comité,
Gérard Lemire.

SÉNAT
COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS
TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 12 février 1959.

Le Comité permanent des transports et communications, à qui a été déféré le bill S-3, destiné à modifier la Loi sur la marine marchande du Canada, se réunit aujourd'hui à 10 heures et demie du matin.

Le sénateur A. K. Hugessen occupe le fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Messieurs les Sénateurs, la séance est ouverte.

Vous vous rappelez sans doute que, à la fin de notre séance de mardi après-midi, nous n'avions laissé que deux questions en suspens relativement à l'article 11 du bill à l'étude. Nous avons soumis l'une de ces questions au sous-ministre pour qu'il obtienne des renseignements auprès du ministère de la Justice. Il s'agissait de savoir si, en vertu de paragraphe 4 du nouvel article 375A, le gouverneur en conseil peut accorder de bon droit, sans être muni de pouvoirs législatifs spéciaux, des brevets dits de seconde classe autorisant à naviguer sur les eaux libres des Grands lacs des personnes qui ne sont pas sujets britanniques.

Je crois que le sous-ministre est en mesure de nous faire part des renseignements que le ministère de la Justice lui a fournis sur cette question.

M. J. R. Baldwin, sous-ministre, ministère des Transports: Nous avons consulté les autorités du ministère de la Justice à ce sujet et nous avons obtenu une réponse affirmative. Le paragraphe 4 accorde ces pouvoirs et n'impose pas les restrictions que certains membres du Comité avaient supposé qu'il comportait.

Le PRÉSIDENT: Je tiens à signaler qu'il s'agit ici d'une modification à l'article 375A qui a été proposée par M. Bisset. Nous avons déjà rejeté cette proposition. A présent que nous sommes assurés que le gouverneur en conseil dispose des pouvoirs pertinents, nous n'avons plus lieu de nous inquiéter à ce sujet. Vous vous rappelez sans doute, messieurs, quelle est la deuxième question que nous avons laissée en suspens. Le Comité a décidé de modifier le sous-alinéa (4) e) du nouvel article 375A, qui paraît à la page 8 du projet de loi et qui, dans sa rédaction actuelle, permet au gouverneur en conseil d'établir des règlements autorisant le détenteur d'un brevet de pilote, délivré par le gouvernement des États-Unis, à naviguer dans les eaux canadiennes du bassin des Grands lacs mentionné en son brevet. Nous voulions modifier cette disposition en vue de lui donner un effet de réciprocité en limitant les pouvoirs du gouverneur en conseil aux cas où le gouvernement des États-Unis accorde une autorisation semblable à un pilote canadien. Nous avons confié aux responsables du ministère et à notre secrétaire-légiste le soin de rédiger l'alinéa en ce sens. Ce texte est-il disponible à présent?

M. BALDWIN: Les fonctionnaires du ministère de la Justice ne nous l'ont pas encore envoyé. Ils sont en train de le préparer, mais le travail n'est pas encore terminé.

Le PRÉSIDENT: Dans ce cas, nous ferons aussi bien de remettre l'étude de cette question à plus tard. Il ne nous reste donc qu'à examiner un très petit

nombre de clauses du projet de loi. Nous n'avons pas encore étudié le paragraphe 2 de l'article 1; mais, comme il s'agit d'une définition, je crois que nous ferions mieux d'en différer l'examen jusqu'à ce que nous ayons étudié les autres parties du bill.

Il reste l'article 3 que nous n'avons pas encore approuvé et qui se rapporte aux conditions qu'il faut remplir pour être considéré propriétaire de navires britanniques. Il y a aussi les articles 8, 9 et 10 dont l'examen a été remis à plus tard, parce que le sénateur Kinley désirait faire des commentaires sur l'un ou quelques-uns de ces articles et parce que les conseillers juridiques de divers organismes de pilotes et de pilotage qui voulaient exposer le point de vue des organismes qu'ils représentent n'étaient pas prêts à le faire.

Je crois que la meilleure façon de procéder serait d'examiner, d'une façon plus ou moins sommaire pour le moment, les articles 8, 9 et 10. Pour commencer, le sous-ministre, ou un fonctionnaire désigné par le sous-ministre, pourrait nous expliquer l'objet des modifications proposées. Approuvez-vous cette façon de procéder? Dans le cas de l'affirmative, je vais demander au sous-ministre de nous faire un exposé. M. Baldwin me signale qu'il serait préférable d'étudier l'article 8 séparément, parce que la modification proposée dans l'article 8 ne s'appuie pas sur les mêmes raisons que les modifications proposées dans les deux autres articles. De plus, il estime que l'étude de l'article 8 donnera lieu à des commentaires différents. Si vous le désirez, nous allons commencer par l'étude de cet article.

Le sénateur ASELTINE: L'article se rapporte-t-il aux circonscriptions de Montréal et de Québec?

Le PRÉSIDENT: Oui. En effet.

M. BALDWIN: Monsieur le président, messieurs les sénateurs: Dans sa rédaction actuelle, la Loi sur la marine marchande détermine les limites de deux circonscriptions de pilotage que nous appelons communément la circonscription de Québec et la circonscription de Québec-Montréal. La première de ces circonscriptions s'étend de Québec à Pointe-au-Père et la seconde comprend le trajet entre Québec et Montréal.

Le gouverneur en conseil a le droit d'établir ou de changer les limites de toutes les autres circonscriptions de pilotage. Les circonscriptions de Québec et de Montréal font exception. Depuis un certain temps, nous estimons que la situation a changé par rapport à ces deux circonscriptions et que nous serons obligés d'en modifier les limites dans un avenir immédiat ou plus ou moins éloigné. En conséquence, nous devrions être en mesure de modifier les limites des circonscriptions de Québec et de Montréal de la même façon que nous pouvons modifier celles de toutes les autres circonscriptions, c'est-à-dire au moyen d'un décret ministériel.

La modification a pour objet de nous permettre de changer les limites des circonscriptions de pilotage de Québec et de Québec-Montréal. Cependant, les changements qui seront apportés auront peut-être une portée beaucoup plus vaste qu'une simple modification des limites. Je ferais sans doute mieux d'illustrer ma pensée au moyen d'un exemple, en vous expliquant ce qui est en train de se passer dans la circonscription de Montréal.

Comme la navigation dans le port même de Montréal pose un nombre croissant de problèmes et difficultés et que les pilotes ne veulent pas être astreints à de trop longues heures de travail, ce qui est tout à fait normal et qu'on comprend facilement, on a eu tendance à diviser la circonscription. Cette division est même un fait accompli à l'heure actuelle et, bien que nous mettions en doute la légalité de cette initiative, nous avons établi deux sections distinctes, l'une pour le pilotage entre Québec et Montréal et l'autre pour le pilotage dans le port de Montréal.

Autrefois, le pilotage entre Montréal et Québec se faisait en une seule étape, tandis qu'aujourd'hui il a des pilotes qui s'occupent exclusivement de la navigation dans le port de Montréal. Les autres pilotes les remplacent au sortir du port pour diriger la navigation jusqu'à Québec ou pour descendre de Québec jusqu'au port de Montréal. De plus, les conditions de travail ont poussé les pilotes à conclure une entente entre eux. En vertu de cette entente, la plupart d'entre eux, sinon tous, embarquent et débarquent à Trois-Rivières à l'heure actuelle, de sorte qu'ils ne font pas tous le trajet de la circonscription de pilotage Québec-Montréal en montant ou en descendant le fleuve.

On se trouve en quelque sorte à avoir établi trois circonscriptions là où il n'y en avait qu'une auparavant. Cependant, les limites de la circonscription dont il est question ici sont fixées par la loi.

Lorsque nous avons été saisis de la question du port de Montréal et du changement de pilotes à Trois-Rivières, nous avons demandé l'avis des autorités du ministère de la Justice. Le procureur-général adjoint nous a donné réponse dans une lettre qui se lit comme il suit:

"Pour donner suite à votre lettre du 2 avril, j'ai vérifié les dispositions pertinentes de la Loi sur la marine marchande du Canada et je dois vous avertir que, à mon avis, la loi ne permet pas au gouverneur en conseil de diviser la circonscription actuelle de pilotage de Montréal en trois circonscriptions distinctes. Je vous conseille de proposer une modification à la loi si vous avez l'intention de procéder à cette division."

Un changement comme celui que je viens de vous exposer n'est pas simplement une légère modification de limites. Voilà pourquoi nous avons soumis la question au ministère de la Justice. (Nous avons eu une autre discussion à ce sujet avec les autorités du ministère de la Justice ces jours derniers.) Il s'agit d'un changement radical dans la délimitation d'une circonscription de pilotage et c'est pourquoi on nous a conseillé de faire adopter une modification comme celle que nous proposons à l'article 8 du bill. En vertu de cette disposition, le gouverneur en conseil aurait les mêmes pouvoirs à l'égard des deux circonscriptions de Montréal et de Québec qu'à l'égard de toutes les autres circonscriptions: il pourrait en fixer les limites et abolir une circonscription. En effet, si nous voulions prendre des dispositions en vue de légaliser (je m'excuse d'employer ce mot) les ententes qui sont en vigueur à l'heure actuelle pour la navigation entre Montréal et Québec, il nous faudrait abolir la circonscription de Montréal et créer trois nouvelles circonscriptions.

Le problème n'est pas aussi urgent et il ne se manifeste pas aussi clairement dans la circonscription de Québec. Mais nous croyons que certaines difficultés peuvent surgir là aussi. De fait, nous sommes actuellement à discuter certains problèmes avec les pilotes intéressés au sujet de l'étendue de cette circonscription. Comme il se peut que des changements soient apportés aux limites actuelles, que les pilotes réclament une réduction des heures de travail et que d'autres facteurs viennent modifier la situation, le même problème qui se pose dans la circonscription de Montréal se posera peut-être dans la circonscription de Québec.

Je crois, monsieur le président, que je ne saurais vous fournir d'autres explications pour le moment.

Le sénateur MACDONALD: Quelqu'un s'oppose-t-il à la modification proposée?

M. BALDWIN: Je crois que M. Langlois s'y oppose.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser?

Le sénateur WALL: J'aimerais à savoir quels seront les avantages que l'on pourrait retirer du fait qu'on établirait trois circonscriptions de pilotage. A

l'heure actuelle, il n'y a là qu'une seule circonscription de pilotage, établie comme telle par la loi. Il est question de la sanctionner en trois parties pour les fins du pilotage. Quels seront les principaux avantages de cette modification?

M. BALDWIN: D'une part, les problèmes d'administration qui ont trait aux services des expéditions, à la mise en commun des recettes, à la tenue des comptes et aux autres services de ce genre deviennent beaucoup plus compliqués. D'autre part, le pilote se spécialise et devient plus sûr de lui-même dans le secteur où il exerce sa profession.

D'après ce que j'ai entendu dire, les pilotes qui font le trajet entre Trois-Rivières et Québec ne se sentent peut-être pas à l'heure actuelle, ou ne se sentiront pas à l'avenir, assez sûrs d'eux-mêmes dans le trajet entre Trois-Rivières et Montréal, et on devrait nommer les équipes spécialisées pour diriger la navigation dans chacun des deux secteurs pendant une semaine. Les pilotes ou leurs représentants seront peut-être en mesure de confirmer cette opinion ou de la rejeter. Le problème de la mise en commun des recettes est plus compliqué si l'on subdivise en trois secteurs une circonscription unique et autonome.

Je tiens à rectifier une déclaration inexacte que j'ai faite tout à l'heure dans mon exposé. J'ai dit que les pilotes de la circonscription de Montréal rejoignent les navires à la ligne de démarcation du port pour leur faire descendre le fleuve, tandis que les pilotes du port de Montréal assurent la navigation dans les limites du port. Le capitaine Slocombe me signale que, à l'heure actuelle, l'équipe des pilotes du port assure la navigation à l'intérieur du port tandis que les autres pilotes font entrer les navires directement dans le port.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous poser d'autres questions, messieurs? Je crois que M. Gérin-Lajoie désire faire des commentaires sur la question que nous étudions. Auriez-vous l'obligeance de nous dire qui vous représentez, monsieur Gérin-Lajoie? Nous sommes en train d'étudier l'article 8.

M. Paul Gérin-Lajoie: Je suis, monsieur, Paul Gérin-Lajoie, avocat-conseil de Montréal. En ce qui a trait à l'article du bill que vous étudiez en ce moment, je représente l'Association des pilotes du port de Québec et du Bas du fleuve et l'Union des pilotes de Montréal. Ces deux organismes groupent tous les pilotes détenteurs de brevets pour la navigation dans les circonscriptions de Montréal et de Québec, y compris les pilotes qui détiennent des brevets les autorisant à naviguer exclusivement dans le port de Montréal, comme le sous-ministre le signalait il y a un instant.

Le sénateur MACDONALD: Y a-t-il des pilotes dans la circonscription de Montréal-Québec que vous ne représentez pas?

M. GÉRIN-LAJOIE: Non, monsieur. J'aimerais à faire deux ou trois observations au sujet de la modification qu'on propose d'apporter à l'article 324 de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Les articles 322 et 323 de la loi établissent des limites des circonscriptions de pilotage de Québec et de Montréal. Sous le régime de l'article 324, le gouverneur en conseil peut créer d'autres circonscriptions et en fixer les limites. C'est ce qui s'est réellement produit dans le cas de certaines autres circonscriptions, comme, par exemple, la circonscription Saint-Laurent-Kingston-Ottawa, qui s'étend du port de Montréal jusqu'à Kingston.

En outre, l'article 324 autorise le gouverneur en conseil à abolir une circonscription autre que celles de Québec et de Montréal. Les dispositions des articles 322 et 323 de la Loi sur la marine marchande du Canada, et l'exception contenue dans l'article 324, relativement aux circonscriptions de Montréal et de Québec, avaient pour objet de sauvegarder la situation historique particulière de ces deux circonscriptions.

Ces deux circonscriptions existent de fait, sinon de droit, depuis environ deux siècles. En apprenant les modifications qu'un se propose d'apporter à l'article 324, les pilotes ont pu se sentir inquiets de ce qu'on a l'intention d'autoriser le gouverneur en conseil à abolir complètement leurs circonscriptions ou à en changer les limites.

Ils comprennent, cependant, qu'il s'est produit des changements. Eux-mêmes, d'ailleurs, ont demandé au ministère des Transports d'apporter quelques modifications aux limites actuelles de leurs circonscriptions.

Le sous-ministre a expliqué certains des problèmes qui ont été discutés et qui ont eu pour résultat des changements dans la pratique de la navigation par le passé. Je pense, en particulier, à la relève des pilotes à Trois-Rivières et à la formation d'une équipe de pilotes spécialisés qui sont chargés de diriger les navires d'un lieu à un autre dans les eaux du port de Montréal, mais qui ne s'occupent pas encore, à l'heure actuelle, d'amener à quai ou de faire sortir du poste de mouillage les navires qui se rendent à Trois-Rivières ou qui en reviennent.

Le PRÉSIDENT: On peut donc dire que, d'une façon générale, vos clients favorisent la modification proposée?

M. GÉRIN-LAJOIE: Dans les circonstances actuelles, monsieur le président, (je m'excuse d'avoir parlé aussi longtemps), ils ne s'opposent pas à la modification proposée, car ils ont confiance que le ministère consultera ordinairement ceux qui sont directement intéressés dans cette affaire avant d'entreprendre de modifier les limites des circonscriptions.

Le PRÉSIDENT: Vous n'avez aucune modification à nous proposer?

M. GÉRIN-LAJOIE: Aucune.

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Langlois représente un organisme de pilotes. Désirez-vous commenter la question que nous étudions, monsieur Langlois?

M. Léopold Langlois: Oui, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Auriez-vous la bonté de vous avancer, s'il-vous-plait?

M. Langlois, plusieurs d'entre vous doivent se le rappeler, a déjà rempli les fonctions d'adjoint parlementaire du ministre des Transports. Il a été une des malheureuses victimes de la dernière consultation nationale!

M. LANGLOIS: L'avant-dernière.

Monsieur le président, messieurs les sénateurs: Je viens témoigner devant vous à titre de conseiller juridique de la *Canadian Merchant Service Guild*, organisme national qui groupe des capitaines, des seconds et des pilotes de l'Est et de l'Ouest du pays. La *Canadian Merchant Service Guild* est affiliée au Congrès canadien du travail. Elle compte environ 1,200 membres sur la côte du Pacifique et un nombre à peu près semblable dans l'Est du pays.

Je tiens d'abord à remercier les membres et, tout particulièrement, le président de ce Comité de m'avoir permis d'exposer le point de vue de l'organisme que je représente au sujet des modifications qu'on a l'intention d'apporter à la Loi sur la marine marchande du Canada. Les explications du sous-ministre des Transports, M. Baldwin, que vous venez d'entendre, m'ont amené à modifier quelque peu mes opinions au sujet de la modification proposée à l'article 324. Lorsque je suis arrivé ici, je n'avais, pour me guider dans l'examen de la modification proposée à l'article 324, que la note explicative qu'on trouve à droite du texte de la modification. La note explicative se lit comme il suit:

La modification a pour objet de permettre au gouverneur en conseil de changer les limites des circonscriptions de pilotage de Québec et de Montréal de la même manière que pour les autres circonscriptions de pilotage au Canada.

A lire la note explicative et la modification proposée, on constate que la modification va beaucoup plus loin que la note explicative, car la modification

permet au gouverneur en conseil d'abolir les deux circonscriptions de Québec et de Montréal, tandis que la note explicative ne mentionne pas ce pouvoir. Comme je l'ai signalé il y a un instant, la note explicative mentionne seulement que le gouverneur en conseil aura l'autorisation de modifier les limites de ces deux circonscriptions. C'est un pouvoir qu'il détient déjà en vertu de l'article 324 de la loi actuelle. Permettez-moi de vous lire le texte de cet article:

Le gouverneur en conseil peut créer d'autres circonscriptions de pilotage et en fixer les limites; il peut abolir une circonscription créée par la présente loi ou par toute autre loi ou sous son autorité, et peut modifier les limites de toute circonscription de pilotage.

C'est la raison pour laquelle je soutiens que nous n'avons pas besoin de la modification proposée si elle a seulement pour objet d'autoriser des changements aux limites des circonscriptions. Cependant, depuis mon arrivée à Ottawa, j'ai eu avec M. Baldwin des discussions brèves mais intéressantes et j'ai obtenu une explication plus poussée au sujet de la modification à l'étude. Il m'a fait savoir, et il l'a répété en comité ce matin, que de nouvelles circonscriptions seront éventuellement établies, si la chose s'impose, surtout en ce qui concerne la circonscription de pilotage qui s'étend entre Montréal et Québec. Toutefois, j'estime encore qu'on peut effectuer ce changement sans qu'il soit nécessaire d'apporter une modification aussi radicale que celle qui est proposée à l'heure actuelle.

Le PRÉSIDENT: J'aimerais à étudier cette question avec vous, monsieur Langlois. Les articles 322 et 323 de la loi établissent deux circonscriptions de pilotage: celle de Québec et celle de Montréal. Si nous ne changeons rien à l'article 324, ces deux circonscriptions continueront à faire exception à la règle. Il est vrai que la modification, de même que la loi actuelle, permet au gouverneur en conseil de changer les limites des circonscriptions de pilotage dont il est question ici. Mais je crois que nous devons insérer les mots "et abolir une circonscription..." dans la modification proposée si le gouverneur en conseil désire établir trois ou quatre circonscriptions là où il n'y en a que deux à l'heure actuelle, ce qui semble être le cas dans l'espèce. N'est-ce pas là l'objet du projet de loi?

M. LANGLOIS: Oui, monsieur le président, mais cela dépend des véritables intentions du ministère. Les autorités du ministère devront probablement se conformer aux formalités que vous venez de mentionner si elles désirent établir différentes sections de pilotage là où il n'y a qu'une seule circonscription. Mais elles pourront atteindre aussi bien cet objectif si nous ajoutons simplement à la modification proposée que le gouverneur en conseil pourra changer les limites d'une circonscription ou la diviser, sans lui accorder l'autorisation d'abolir, d'éliminer une circonscription.

Le PRÉSIDENT: Ce n'est qu'une manière différente d'arriver au même but, n'est-ce pas?

M. LANGLOIS: Il semble que tout ce qu'on a l'intention de faire, c'est d'apporter certains changements à la circonscription qui s'étend entre Québec et Montréal, et c'est ce que nous sommes en train de discuter en ce moment. De fait, nous sommes d'accord en ce qui a trait à la circonscription de Montréal. Cette circonscription a été divisée il y a trois ou quatre ans, ou même davantage, car les pilotes embarquent et débarquent à Trois-Rivières. Mais est-il nécessaire de modifier les limites de la circonscription de Québec parce qu'on doit modifier celles de la circonscription de Montréal?

Le sénateur BRUNT: Je voulais poser une question au témoin. Je ne vois pas comment on s'y prendra pour subdiviser des circonscriptions de façon à en créer une nouvelle si l'on utilise une section de chacune des circonscriptions établies.

M. LANGLOIS: Permettez-moi de vous faire remarquer que les responsables du ministère auront le droit d'apporter cette modification.

Le sénateur BRUNT: Non, je ne pense pas que les responsables du ministère aient le droit de "subdiviser" des circonscriptions déjà établies, car vous avez bien dit "subdiviser". Je ne crois pas qu'ils puissent retrancher des sections aux circonscriptions de Québec et de Montréal pour en former une nouvelle circonscription. Ils peuvent diviser la circonscription de Québec en trois nouvelles circonscriptions ou diviser celle de Montréal en quatre nouvelles circonscriptions, mais le pouvoir de "subdiviser" des circonscriptions déjà établies ne signifie pas le pouvoir de prendre des sections de plusieurs circonscriptions pour en former une nouvelle.

M. LANGLOIS: "Subdiviser" n'est peut-être pas le terme juste. J'aurais dû employer un autre mot.

Le sénateur BRUNT: Je crois que nous devons procéder avec beaucoup de prudence dans cette affaire. Nous ne voulons pas priver les responsables du ministère des attributions en vertu desquelles ils pourraient prendre des mesures pour améliorer la marine marchande du Canada. Il ne faut jamais perdre cela de vue.

Le sénateur POWER: Si j'ai bien compris le témoin, il a dit que le but de la modification n'est pas de retrancher des sections de deux circonscriptions déjà établies pour en former une troisième, mais simplement de diviser la circonscription Montréal-Québec à Trois-Rivières. Le mot "subdiviser" est peut-être celui qui convient dans ce cas-là.

Le sénateur BRUNT: Si l'association des pilotes ne l'interprète pas d'une autre façon...

M. LANGLOIS: C'est bien de cette façon que je l'interprète.

Le sénateur BRUNT: Il me semble que ce pouvoir sera trop limité.

Le sénateur POWER: Ce à quoi pensait le témoin, c'était la division de la circonscription Montréal-Québec à Trois-Rivières, n'est-ce pas?

Le sénateur MACDONALD: C'est tout ce que les responsables du ministère ont l'intention de faire pour le moment. Mais, comme M. Langlois l'a fait remarquer, la modification proposée les autorisera peut-être à apporter d'autres changements.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Permettez-moi de revenir sur la remarque que vous avez faite il y a un instant, monsieur le président. Qu'advierait-il des articles 322 et 323 de la loi si, en vertu de la modification proposée à l'article 324, on établit une nouvelle répartition des territoires dans la circonscription de Québec ou dans la circonscription Québec-Montréal. Les articles 322 et 323 de la loi établissent les limites actuelles des deux circonscriptions.

Le PRÉSIDENT: Oui, mais l'article 324 a une portée assez vaste pour permettre au gouverneur en conseil d'abolir toute circonscription établie sous le régime de la loi. Ainsi, il pourra tout d'abord abolir la circonscription actuelle de Québec-Montréal et créer ensuite de nouvelles circonscriptions de pilotage à même la circonscription abolie.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je comprends cela. Mais, en apportant, au moyen d'un décret ministériel, la modification que vous venez de décrire, le gouverneur en conseil abroge, en tout ou en partie, les articles 322 et 323 de la loi. Il n'y aura pas une autre façon d'interpréter cette action.

Le PRÉSIDENT: C'est exact.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Cette façon de procéder est-elle bien sage?

Le PRÉSIDENT: Je me demande si cette façon de procéder est bien sage. Je ne le sais pas. La section 324 permettrait d'abolir ce qui est établi en vertu de l'article 323.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): J'aimerais à faire une petite observation. Mon seul désir dans cette question, c'est de voir à ce que la loi soit bien rédigée. Peut-être devrions-nous abroger les articles 322 et 323, si nous incorporons l'article 324 à la loi. Mais je crois que l'abrogation des articles 322 et 323 nous obligerait à apporter quelques modifications à l'article 324.

M. BALDWIN: Nous avons envisagé cette hypothèse, monsieur le président, car nous avons compris qu'il s'agissait là d'une importante question de procédure. Nous avons décidé de procéder comme nous le faisons, parce que nous ne voulions pas donner l'impression que nous avions l'intention d'abolir les circonscriptions de Québec et de Montréal. Nous n'avons pas l'intention de faire cela. Nous cherchons seulement à obtenir les pouvoirs qui nous permettront d'adapter le service de pilotage de cette région aux conditions actuelles.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Si les changements que le ministère a l'intention d'apporter sont pour le mieux, n'est-il pas préférable que nous étudions la mise au point d'une modification qui s'appliquerait aussi aux articles 322 et 323?

Le PRÉSIDENT: Peut-être serait-il à propos de soumettre de nouveau la question aux fonctionnaires du ministère de la Justice pour leur demander s'ils pensent que la modification proposée peut être rédigée en des termes plus appropriés. Avez-vous étudié cet aspect particulier du problème avec les fonctionnaires du ministère de la Justice, monsieur Baldwin?

M. BALDWIN: Nous ne nous opposons pas à ce que vous proposez. Nous avons tout simplement essayé d'apporter la modification qui s'impose en changeant le moins possible les articles actuels de la loi.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je vois très bien le problème que vous avez à résoudre. Je veux seulement porter le point suivant à votre attention. Si vous modifiez l'article 324 de façon à autoriser le gouverneur en conseil à changer les limites des circonscriptions établies en vertu des articles 322 et 323, vous aurez encore à faire face à des complications, car le gouverneur en conseil ira à l'encontre des dispositions de la loi qui déterminent les limites des circonscriptions.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous porté ce problème à l'attention des fonctionnaires du ministère de la Justice, monsieur Baldwin?

M. BALDWIN: Nous ne leur avons pas demandé de rédiger le texte du bill en ce sens. Nous avons examiné la question nous-mêmes et nous avons décidé d'adopter la ligne de conduite que nous avons suivie.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): La décision que vous avez prise était bien motivée. Mais je crois qu'il serait très à propos de soumettre le problème au ministère de la Justice.

Le PRÉSIDENT: Pour donner suite à la question qui a été soulevée, pensez-vous que nous devrions soumettre le problème de nouveau aux fonctionnaires du ministère de la Justice pour qu'ils l'étudient avec le sous-ministre des Transports et notre secrétaire-légiste? Si vous êtes de cet avis, nous pourrions leur demander s'ils pensent que nous pourrions mieux résoudre les difficultés en abrogeant les articles 322 et 323 en même temps que l'article 324. Y consentez-vous?

Des SÉNATEURS: Très bien.

Le PRÉSIDENT: Entre-temps, nous devrions peut-être demander à M. Langlois et aux autres témoins s'ils désirent faire d'autres commentaires et s'ils pensent que nous devrions poursuivre l'examen de l'article 324.

M. LANGLOIS: Monsieur le président, je tiens à bien faire comprendre que nous ne nous opposons pas aux projets des fonctionnaires du ministère des Transports, qu'il s'agisse de subdiviser les circonscriptions de Québec et de Montréal ou même de modifier éventuellement les limites de la circonscriptions

de Québec. Nous comprenons que le ministère doit faire face à de nouvelles conditions, mais nous croyons qu'il peut atteindre ce résultat sans éliminer pour autant deux circonscriptions qui ont été établies de longue date. Mon distingué collègue, M^e Gérin-Lajoie, faisait remarquer il y a un instant que les circonscriptions de Québec et de Montréal existent depuis plus de deux siècles. De fait, la circonscription de Québec a été constituée en 1761, sous le règne du gouverneur Murray, lorsqu'on a commencé à nommer des pilotes pour assurer la navigation dans le Saint-Laurent. A ce moment-là, la circonscription de Québec englobait aussi le territoire qui compose aujourd'hui la circonscription de Montréal. Elle relevait de la Commission de pilotage (*Trinity House*) de Québec, qui a été, pour ainsi dire, divisée par la suite, lorsqu'on a établi une commission distincte pour la région de Montréal. Plus tard, on a placé les deux commissions de pilotage sous l'autorité de la Commission des ports. En 1911, les attributions de la Commission des ports ont été transmises au ministère de la Marine et des Pêcheries. L'importance de ces deux circonscriptions historiques est si grande que le gouvernement canadien a adopté plusieurs lois à leur sujet dans le passé et qu'il a jugé nécessaire de déterminer leurs limites dans la loi. Nous estimons que la suppression de ces privilèges fera peut-être naître une impression d'incertitude parmi les pilotes et étouffera l'ambition de ceux qui veulent devenir pilotes et qui sont prêts pour cela à faire un apprentissage de nombreuses années afin d'obtenir l'expérience et les qualités requises pour exercer le métier de pilote dans l'une ou l'autre des circonscriptions. Pour cette raison surtout, nous espérons que le ministère des Transports pourra créer de nouvelles circonscriptions de pilotage, projet auquel nous donnons notre assentiment, sans avoir besoin de supprimer les circonscriptions de Québec et de Montréal, qui sont établies depuis longtemps.

Le PRÉSIDENT: En somme, vous voulez assurer le maintien de la tradition.

M. LANGLOIS: Oui. Si la chose est possible, nous désirons conserver ce moyen dont nous disposons pour encourager les jeunes marins à faire leur apprentissage de pilote dans les deux importantes circonscriptions dont il est question ici. Je dis "importantes", parce que les circonscriptions de Québec et de Montréal ne sont pas seulement les deux plus anciennes circonscriptions de pilotage du Canada; elles sont également les plus étendues.

Le sénateur BRUNT: J'aimerais qu'on fournisse une réponse sans équivoque à la question que je vais poser. Si les fonctionnaires du ministère jugent qu'on a besoin de trois circonscriptions de pilotage, à savoir les circonscriptions de Montréal, de Trois-Rivières et de Québec, parce que, avec le temps, la circulation s'est considérablement intensifiée le long du fleuve, pensez-vous que cette décision soulèvera des objections?

M. LANGLOIS: Non, cela ne soulèvera aucune objection.

Le sénateur BRUNT: Il n'y aura pas d'inconvénient, tant que nous conserverons les circonscriptions de Montréal et de Québec. Il n'y aura pas d'objection au projet même, si les progrès de la navigation nous obligent à morceler ces deux circonscriptions pour en créer une troisième.

M. LANGLOIS: Si vous voulez bien m'accorder quelques instants de plus, je vais vous faire part du nombre des pilotes qui se trouvent dans chacune de ces circonscriptions. A Québec, il y a 70 pilotes, à Montréal il y en a 118. Comme je l'ai déjà dit, ce sont les deux plus grandes circonscriptions de pilotage du Canada. Voici maintenant le nombre des pilotes dans chacune des autres circonscriptions: Halifax, 22; Saint-Jean (Nouveau-Brunswick), 10; Sydney, 15; Saint-Jean (Terre-Neuve), 12; Vancouver, 50; Fraser, 4; New-Westminster, 10 et Victoria, 30.

Ces circonscriptions du Québec sont très vastes et la navigation n'y est pas facile. J'ai eu le plaisir, l'autre jour, d'entendre ce que M. Brisset disait

de la très haute compétence des pilotes de Québec et de Montréal, lorsqu'il parlait au nom de la *Shipping Federation*. Si nous voulons maintenir cette norme de haute compétence, il est nécessaire, à mon humble avis, de respecter la situation actuelle en ce qu'elle comporte d'essentiel au bon fonctionnement de ces deux circonscriptions.

Monsieur le président, permettez-moi d'ajouter que le chenal très étroit qui relie Québec et Montréal est très dangereux sur une longueur de 54 milles en particulier. Entre Québec et Cap-aux-Oies, sur un parcours de 11 milles, le chenal n'a plus que quelques mille pieds de largeur. Dans cette région, les courants subissent des changements qui dépendent des marées; la température y est souvent inclemente. Il y a des chutes de neige au printemps et en automne et de la brume en été. Il est indispensable que les pilotes de ce parcours possèdent une connaissance approfondie des conditions locales en plus de leur longue expérience de marins.

Pour toutes ces raisons, monsieur le président, je prie respectueusement votre Comité de prendre en considération l'exposé que nous avons fait de cette question. Encore une fois, je vous remercie de nous avoir fourni l'occasion de présenter notre point de vue.

Le sénateur POWER: Quelles sont les qualités qu'on exige d'un pilote?

M. LANGLOIS: Dans la circonscription de Québec?

Le sénateur POWER: Oui.

M. LANGLOIS: Les fonctionnaires du ministère seraient plus en mesure de vous répondre; tout de même, je crois qu'on exige d'un pilote qu'il ait au moins un brevet de second. Il lui faut aussi 12 mois d'expérience et un apprentissage d'un minimum de cinq ans à bord d'un navire. Cet apprentissage ne doit pas, toutefois, dépasser un maximum de six ans.

Le sénateur ISNOR: Ces conditions dangereuses existent-elles à l'année dans les circonscriptions de Québec et de Montréal?

M. LANGLOIS: Oui, et maintenant nous avons en plus la navigation d'hiver.

Le sénateur MCKEEN: Vous dites qu'un pilote doit faire un apprentissage de cinq ans au moins et de six ans au plus. Voulez-vous dire qu'une personne qui a navigué pendant 20 ans n'aurait pas les qualités requises pour le pilotage?

M. LANGLOIS: Excusez-moi; je n'ai pas très bien compris votre question.

Le sénateur MCKEEN: Un capitaine qui aurait navigué pendant 20 ans sur un fleuve, pour le compte d'une compagnie privée, ne pourrait obtenir un brevet de pilote? Sur la côte de l'Ouest, je connais des capitaines qui ont servi pendant des années et qui ont conduit des navires océaniques tout droit dans le port de Vancouver.

M. BALDWIN: La situation qui existe sur la côte de l'Ouest est bien différente de celle qu'on trouve dans les circonscriptions dont nous parle M. Langlois.

Le sénateur BRUNT: Est-ce bien un minimum de cinq ans et un maximum de six ans d'apprentissage qui est exigé?

M. BALDWIN: Une fois terminée la période d'apprentissage, un marin ne devient pas automatiquement pilote, car le nombre des pilotes est limité par un règlement spécial.

Le sénateur REID: Si les règlements projetés sont établis, le gouverneur en conseil aura-t-il à l'avenir le pouvoir d'accorder à un pilote de la circonscription des Grands lacs un brevet qui l'autorisait à descendre le fleuve jusqu'à Québec? A l'heure actuelle le cas ne se présenterait pas, car il existe plusieurs circonscriptions de pilotage en plus de celle des Grands lacs. Mais, si la modification projetée est adoptée, un pilote breveté des Grands lacs aurait-il le droit de naviguer de Québec à Montréal, par exemple?

M. LANGLOIS: Il pourrait même continuer plus loin. Les circonscriptions de Québec et de Montréal pourraient être abolies.

Le sénateur REID: Je crois que ce point est très important.

M. LANGLOIS: Lorsqu'on m'a demandé quelles étaient les qualités exigées des pilotes, j'ai oublié de mentionner qu'il y a aussi une limite d'âge. Il faut qu'un pilote ait acquis les qualités requises avant d'avoir atteint l'âge de 30 ans.

Le sénateur BRUNT: S'il ne s'est pas porté candidat avant cet âge, qu'arrive-t-il?

M. LANGLOIS: Même s'il a les qualités requises et s'il a servi pendant le temps prescrit, il ne peut devenir pilote s'il n'est pas convoqué avant l'âge de 30 ans.

Le sénateur MACDONALD: Je vous ferai remarquer que c'est tout à fait l'opposé au Sénat.

Le sénateur BRUNT: Touché!

Le sénateur MOLSON: Puisque nous parlons des qualités requises, je voudrais demander au témoin si les apprentis-pilotes reçoivent un salaire pendant cette période de cinq ou six ans?

M. LANGLOIS: Ils ne reçoivent qu'une gratification du propriétaire du navire. Le montant n'en est pas fixé.

Le sénateur MOLSON: Même si le montant n'est pas fixé, reçoivent-ils une certaine rémunération?

M. LANGLOIS: Ils reçoivent une gratification du propriétaire du navire.

Le sénateur MOLSON: N'appartient-il pas plutôt au pilote, qui est payé lui-même par le propriétaire du navire, d'offrir une gratification à l'apprenti-pilote sous ses ordres?

Le capitaine SLOCOMBE: Les statuts et règlements ne fixent aucun salaire pour les apprentis-pilotes; mais la majorité des propriétaires de navires offrent volontairement une rémunération à l'apprenti-pilote.

Le sénateur BRUNT: Une gratification absolument facultative?

Le capitaine SLOCOMBE: Oui. Absolument facultative. Ils n'y sont pas obligés.

Le sénateur MOLSON: Vous êtes sûrs qu'ils n'y sont pas obligés?

M. LANGLOIS: Ils n'y sont pas obligés.

Le sénateur MCKEEN: Un navire est-il obligé de prendre un apprenti-pilote à bord?

M. LANGLOIS: Non. Rien n'oblige un navire de prendre un apprenti à bord. Le surintendant des pilotes décide lui-même d'envoyer l'apprenti à l'endroit où il peut acquérir le plus d'expérience.

Le sénateur WALL: Mais dites-moi, comment ces apprentis font-ils pour vivre? Il me semble que c'est là une situation révoltante?

M. LANGLOIS: C'est un sacrifice de leur part. C'est pourquoi nous voulons maintenir ces circonscriptions. Si nous les abolissons, nous détruirons l'ambition de ces apprentis qui font de tels sacrifices. Ils ne sont pas rémunérés pendant leur stage et, si nous ne pouvons assurer la survivance de ces circonscriptions, du moins pour un certain temps, ils se diront: "A quoi bon servir pendant ces longues années d'apprentissage si ma circonscription doit disparaître?"

Le PRÉSIDENT: Je crois que le sous-ministre voudrait nous donner certaines explications.

M. BALDWIN: Messieurs les sénateurs, je voudrais donner ici une petite explication au sujet du système en vigueur, car je crains qu'on n'en arrive à des conclusions erronées. Comme vous le savez, nous percevons un certain droit sur chaque navire qui traverse les limites d'une circonscription de pilotage; le montant perçu varie selon le volume de la cargaison et certaines autres conditions. Le montant total des sommes perçues est ensuite réparti parmi les pilotes. Nous ne prétendons pas que ce soit là la meilleure solution au problème du pilotage, mais les groupes de pilotes ont tenu eux-mêmes à conserver

cette tradition. Elle fait partie des conditions générales qui ont présidé au maintien du programme d'apprentissage avec les privations qu'il comporte et que nous comprenons. C'est aussi le désir des groupes de pilotes qu'il y ait une limite au nombre des pilotes brevetés et que cette limite soit proportionnée au nombre des vaisseaux afin que les droits perçus sur la navigation puissent assurer un revenu convenable à tous.

Le sénateur PEARSON: A quel âge, en moyenne, les pilotes entrent-ils dans la carrière?

M. BALDWIN: A cause de la limite d'âge dont nous avons parlé, ils y entrent assez jeunes. La moyenne d'âge des pilotes brevetés est au contraire assez élevée. Voici de quelle façon nous procédons. Après consultation avec le comité des pilotes d'une circonscription, le ministère accepte environ trois pilotes par année dans l'association. Il arrive parfois que nous n'en acceptons aucun. Les apprentis-pilotes qui sont en tête de la liste sont ceux qui se sont classés les premiers aux examens.

Le sénateur MACDONALD: Qui délivre les brevets?

M. BALDWIN: Le ministre des Transports. C'est l'autorité reconnue en cette matière.

Le sénateur MACDONALD: Y a-t-il un jury d'examen?

M. BALDWIN: Oui monsieur. Il se compose, si je me souviens bien, de fonctionnaires du ministère et de pilotes.

Le sénateur MACDONALD: Si un jeune homme veut devenir pilote, doit-il adresser sa demande au jury lorsqu'il commence son apprentissage?

M. BALDWIN: Oui, par l'entremise de sa circonscription de pilotage.

Le sénateur BRUNT: D'après ce système, il est donc possible qu'un apprenti fasse son apprentissage, qu'il réussisse à l'examen, qu'il acquière la compétence voulue pour le pilotage et qu'il atteigne tout de même ses 30 ans avant qu'il ne se produise une vacance?

M. BALDWIN: La chose s'est déjà produite.

Le sénateur BRUNT: Cela peut arriver?

M. BALDWIN: Cela arrive parfois.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous d'autres questions à poser à monsieur Langlois? Merci monsieur Langlois.

Messieurs, y a-t-il d'autres personnes qui veulent discuter de l'article 8? M. Brisset a-t-il quelque chose à nous dire?

M. BRISSET: Nous n'avons pas de remarques à faire à ce sujet, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il ici des représentants de pilotes ou autres personnes qui auraient d'autres arguments à présenter au sujet de l'article 8 du bill? Le Comité est-il prêt à prendre une décision au sujet de l'article 8?

Le sénateur BRUNT: Je croyais que l'article 8, comme il est, devait être réservé.

Le PRÉSIDENT: Je vous demande pardon. Nous allons réserver l'article 8 jusqu'à ce que le ministère de la Justice décide s'il doit être rédigé de nouveau selon les modifications que pourraient subir les articles 322 et 323 de la loi actuelle.

Le sénateur MACDONALD: Je crois que nous devrions examiner l'article 235.

Le PRÉSIDENT: Nous devrions peut-être étudier cette question de nouveau, car le sous-ministre me fait remarquer que c'est précisément pour les raisons exprimées par M. Langlois que le ministère ne trouve pas prudent d'abroger les articles 322 et 323 de la loi actuelle. Ce sont ces deux articles qui établissent les circonscriptions de pilotage de Québec et de Montréal. Ce sont des circonscriptions anciennes et historiques et le ministère n'a jamais eu l'intention de les abolir. Il désire simplement obtenir le droit de les subdiviser ou de les reconstituer selon les nécessités de l'heure, d'après les pouvoirs accordés à l'article 324.

Le sénateur BRUNT: Il aurait ce pouvoir, aux termes de l'article 324?

Le PRÉSIDENT: L'article 324 le lui donne.

Le sénateur BRUNT: Oui, et justement il ne veut pas exercer ce pouvoir qui lui est accordé.

Le PRÉSIDENT: Il ne l'a pas d'une façon aussi catégorique que si on abrogeait les articles qui établissent ces circonscriptions; c'est ce que me dit le sous-ministre.

Le sénateur BOUFFARD: Il me semble que tout le monde est d'avis que les circonscriptions de Québec et de Montréal doivent être maintenues, qu'on en change ou non les limites.

Le sénateur HAIG: Il serait préférable de les maintenir en vertu de ces articles. Si le Parlement abrogeait ces articles, il se pourrait que les tribunaux soient saisis de cette affaire. Montréal a le droit, d'après ce qui s'est dit ici, d'exiger qu'ils restent dans la loi.

Le PRÉSIDENT: C'est vrai.

Le sénateur BOUFFARD: Si le Comité est d'avis que nous assurons la survivance de ces circonscriptions en laissant ces articles 322 et 323 dans la loi, il faut les y laisser.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous dire, messieurs, que nous n'avons pas besoin de soumettre la question au ministère de la Justice et que nous pouvons approuver l'article 324 sous sa forme actuelle?

(Assentiment)

L'article 8 est approuvé.

Le sénateur MACDONALD: Je ne m'oppose pas à l'adoption de cet article, mais vous admettez que monsieur le sénateur Connolly a soulevé un point très important lorsqu'il a dit que l'adoption de cet article donnerait au gouverneur en conseil le pouvoir d'abolir par décret les autres articles.

Le sénateur BOUFFARD: A moins que l'article 324 n'y pourvoie?

Le sénateur MACDONALD: La seule façon d'y pourvoir serait d'ajouter une phrase commençant par "nonobstant". Mais je me contente de vous signaler la chose en passant.

Le PRÉSIDENT: Le Comité aurait-il objection à revenir sur le sujet que nous avons abandonné au début de cette séance? Il s'agit des modifications proposées par le ministère de la Justice à l'article 11 du bill. Nous pourrions maintenant distribuer le texte des modifications proposées. Les membres du Comité ont-ils chacun un exemplaire de ces deux modifications? Si vous n'y voyez pas d'objection, nous allons commencer par la seconde modification, puisque c'est celle qu'on nous avait recommandé d'étudier, lors de notre première séance.

Le Comité aurait-il la bonté de se référer à la page 7 du bill, à l'alinéa (e) du paragraphe (4). Nous y verrons ce qu'il s'agit de modifier.

Le paragraphe (4) commence par les mots: "Le gouverneur en conseil peut établir des règlements" et l'alinéa (e) de la modification proposée se lit comme il suit:

"Autorisant un officier ou pilote détenteur d'un brevet de pilote, délivré par le gouvernement des États-Unis, à naviguer dans toutes eaux canadiennes du bassin des Grands lacs décrites en son brevet..."

C'est, en substance, ce que dit le bill. La modification continue:

"...s'il a la certitude que, d'après les lois des États-Unis, les pilotes ou officiers détenteurs de brevets ou de certificats délivrés par le Canada sont autorisés à naviguer dans les eaux américaines des Grands lacs, leurs eaux de communication et eaux tributaires ainsi que le fleuve Saint-Laurent."

Vous constaterez que cette modification donne au gouverneur en conseil le pouvoir d'établir des règlements de cette nature, pourvu qu'il soit assuré

de la réciprocité. Je pourrais ajouter que notre secrétaire-légiste a vérifié la rédaction du texte de cette modification et qu'il l'a approuvée.

Y a-t-il quelqu'un, parmi les honorables sénateurs, qui aurait des commentaires à faire au sujet de cette modification projetée de l'alinéa (e) du paragraphe (4) du nouvel article 375A?

Le sénateur MCKEEN: Si nous autorisons la délivrance de ces brevets de pilotes et que, subséquemment, les autorités américaines refusent de reconnaître nos brevets, cet article aurait-il le pouvoir d'annuler automatiquement ces brevets délivrés aux détenteurs de brevets américains?

M. BALDWIN: Oui. Le ministre aura le pouvoir de prendre immédiatement les mesures nécessaires.

Le PRÉSIDENT: Cette explication vous suffit-elle, monsieur le sénateur?

Le sénateur MCKEEN: Oui, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est-il prêt à prendre une décision au sujet de cette modification projetée à l'alinéa (e) du paragraphe (4)?

L'alinéa (e) modifiant le paragraphe (4) de l'article 375A est approuvé.

Le PRÉSIDENT: Passons maintenant à la première modification qui nous avait été présentée. Nous ne l'avons pas demandée, mais elle nous a été soumise parce que, comme me le dit le sous-ministre, elle découle de certaines autres modifications qui ont été discutées lors de notre séance précédente. Voulez-vous nous expliquer cette modification, monsieur Baldwin?

M. BALDWIN: Monsieur le président, vous vous souvenez que mardi dernier, au cours du témoignage du conseiller juridique de la *Shipping Federation of Canada*, certaines modifications ont été proposées par la *Shipping Federation* et que notre Comité en a discuté sur-le-champ. On proposait entre autres d'ajouter une disposition au paragraphe (5) de l'article 375A du bill imprimé. Elle se lit comme il suit:

"...sauf que toute personne pourra, sans encourir de sanctions contre elle-même ou son employeur, naviguer dans les eaux décrites à l'alinéa (a) du paragraphe (4)

- (a) quand le ministre aura avisé le capitaine d'un navire qu'un pilote du Gouvernement n'est pas disponible; et
- (b) dans le cas d'un navire en détresse ou soumis à toute autre circonstance fortuite qui obligerait le capitaine de recourir immédiatement à l'aide la plus efficace qu'il pourrait trouver."

Vous vous souvenez que nous avons longuement discuté de cette question. Dans l'ensemble, les membres du Comité se sont montrés favorables à cette disposition mais ils ont exprimé l'opinion qu'il n'était pas nécessaire de l'insérer dans le bill même. J'ai alors déclaré au Comité que notre intention était d'établir des règlements qui pourvoieraient à la situation.

Après une étude approfondie de la question qui a suivi les délibérations du Comité sur ce point particulier et après consultation avec le ministre de la Justice, nous en sommes venus à la conclusion que, si nous voulions mettre à exécution notre projet d'établir des règlements d'une façon régulière, nous ferions bien de demander d'abord l'approbation de la modification proposée au paragraphe (3). Vous avez maintenant en mains le texte de cette modification. Elle spécifie plus clairement les pouvoirs du ministre en matière de réglementation dans ce cas particulier.

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous avez raison. Le paragraphe (3) du bill se lit comme il suit:

"Le Ministre peut, suivant les modalités qu'il estime opportunes, exempter tout propriétaire ou capitaine des prescriptions du paragraphe (1)."

Il peut arriver que, dans le cas particulier d'un propriétaire ou d'un capitaine, le ministre décide que les prescriptions de la loi ne s'appliquent pas;

mais, s'il se prononce, il faudrait que ce soit en vertu de règlements applicables à toutes les personnes de la même catégorie et c'est justement ce que propose cette modification. Elle spécifie que le ministre peut établir des règlements exemptant les propriétaires ou les capitaines.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Voilà qui est mieux.

Le sénateur MACDONALD: J'approuve cette modification. Au cours de l'étude de cet article, j'ai soulevé la question des pouvoirs du ministre et ce que vous venez de dire m'était venu à l'esprit, mais je n'ai pas insisté. Je ne trouvais pas le paragraphe suffisamment clair.

Le PRÉSIDENT: Il est clair maintenant.

La modification au paragraphe (3) de l'article 375A est-elle approuvée?

Le paragraphe (3) modifié de l'article 375A est approuvé.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, messieurs les sénateurs, revenons aux articles que nous avons encore à étudier. Le premier est l'article 9 qui concerne les navires exemptés.

Il serait bon de commencer, comme d'habitude, par demander au sous-ministre ou à son remplaçant de nous expliquer cet article.

M. BALDWIN: Monsieur le président, l'article 9 régit les exemptions au paiement des droits obligatoires de pilotage. Comme nous l'avons expliqué lors d'une brève description de l'ensemble de ces articles, quand le gouverneur en conseil a décrété qu'une circonscription de pilotage est une circonscription où le paiement des droits est obligatoire, tous les navires qui en franchissent les limites doivent payer les droits de pilotage. Le navire n'est pas obligé de prendre un pilote à bord; cette décision est laissée au capitaine. Cependant, l'article 346 de la loi actuelle qu'on peut lire dans les notes explicatives imprimées en petit caractère à la droite du texte de la modification projetée, énumère certaines exemptions spécifiques au paiement obligatoire des droits.

Jusqu'ici, et parce que ces exemptions sont statutaires, on ne pouvait y en ajouter d'autres; mais le gouverneur en conseil a le droit d'abroger celles qui sont énumérées dans la loi. Comme je vous l'ai fait remarquer, il ne peut en ajouter d'autres. Cette situation particulière et assez curieuse a provoqué certaines difficultés, surtout dans le cas des navires étrangers ou en matière de compétence technique, et le ministère des Affaires extérieures a été le premier à attirer notre attention sur le problème des navires étrangers. Monsieur le président, avec le consentement du Comité et avec votre permission, je propose que nous demandions au représentant du ministère des Affaires extérieures, qui est ici en ce moment, de nous faire un exposé des objections du ministère au texte actuel. Ce serait la meilleure façon de procéder. Par la suite, si nous le jugeons nécessaire, nous pourrions discuter le point de vue du ministère.

Le PRÉSIDENT: Messieurs les sénateurs, nous avons parmi nous ce matin le représentant du ministère des Affaires extérieures, monsieur H. C. Kingstone de la Division juridique de ce ministère.

Monsieur Kingstone, veuillez vous approcher de la table, s'il vous plaît. M. H. C. Kingstone, de la Division juridique du Ministère des Affaires extérieures, est appelé.

M. KINGSTONE: Monsieur le président, nous allons discuter aujourd'hui les engagements que le Canada a pris par traité au regard du nouvel article 346 de la Loi sur la marine marchande du Canada. A notre avis, le nouvel article projeté rendrait cette loi conforme aux engagements de nos traités.

Une analyse de nos traités de navigation démontre que le Canada s'est engagé à permettre aux navires d'un grand nombre de pays de naviguer aussi librement que la marine canadienne dans les eaux canadiennes, sauf en ce qui concerne le cabotage.

Le Canada a conclu quelque 22 traités avec 16 pays, à l'exclusion des pays du Commonwealth. Je crois que je n'ai rien à ajouter à cet exposé préliminaire.

Si quelqu'un, parmi les honorables sénateurs, désire poser des questions, je me ferai un plaisir d'y répondre.

Le sénateur McKEEN: Comment se fait-il que cet accord réciproque ne soit pas observé dans d'autres pays, en ce qui concerne le cabotage? Pourquoi le Canada permet-il à un autre pays de fonder une société au Canada et de se livrer ensuite au cabotage dans les eaux canadiennes, alors que nous ne pouvons en faire autant ailleurs? Pourquoi n'y a-t-il pas un accord réciproque en cette matière?

M. KINGSTONE: Je ne suis pas sûr d'avoir très bien compris la question.

Le sénateur McKEEN: Prenons un cas spécifique. Un Canadien ne peut fonder une société aux États-Unis en vue de s'y livrer au cabotage; mais un citoyen américain peut venir au Canada, y fonder une société et faire du commerce de cabotage dans notre pays.

M. KINGSTONE: Notre étude doit se limiter à la question des traités qui régissent la marine marchande canadienne et celle du Commonwealth. Cette question de la navigation dans les eaux intérieures est plutôt du ressort du ministère des Transports.

Le sénateur McKEEN: Comment se fait-il que ces accords soient réciproques, sauf pour le commerce du cabotage?

M. KINGSTONE: Seuls les membres du Commonwealth britannique ont le droit de se livrer au cabotage.

Le sénateur McKEEN: Les Américains pourraient venir au Canada et, aux termes de cette loi, y fonder une société.

M. KINGSTONE: Seule la marine marchande du Commonwealth britannique a le droit de se livrer au cabotage.

Le sénateur McKEEN: Mais un Américain peut venir au Canada, y fonder une société et posséder 100 p. 100 du capital-actions de cette société, alors qu'un Canadien qui irait fonder une société aux États-Unis n'aurait droit qu'à 25 p. 100 du capital-actions et ne pourrait devenir ni administrateur, ni directeur, ni gérant de cette société.

Le sénateur ASELTINE: Existe-t-il de tels cas?

Le sénateur McKEEN: Oui, et plusieurs.

Le PRÉSIDENT: Monsieur le sénateur, vous parlez d'un sujet qui ne concerne pas directement la modification que nous étudions en vue d'inclure dans notre loi sur la marine marchande des dispositions restrictives semblables à celles qui existent aux États-Unis.

Le sénateur McKEEN: M. Kingstone dit qu'elles sont réciproques, sauf en ce qui concerne le cabotage.

Le PRÉSIDENT: Il parlait de certains traités entre le Canada et d'autres pays.

M. KINGSTONE: Je n'ai pas prononcé le mot "réciproque". J'ai dit que par traité le Canada avait accordé à d'autres pays le droit de faire le commerce ou, du moins, de naviguer librement dans les eaux canadiennes. Je n'ai parlé d'aucune réciprocité mais bien des obligations que nous avons assumées envers d'autres pays, en ce qui concerne la navigation dans les eaux canadiennes, aux termes de nos traités.

Le sénateur McKEEN: Je n'insisterai pas davantage sur ce point.

Le sénateur REID: Pour quelle raison laisse-t-on tomber le sous-alinéa (iv), qui se lit comme il suit: "...entre un port de la Colombie-Britannique et le port de San-Francisco"? Pourquoi enlève-t-on entièrement ce sous-alinéa de la loi? Je me méfie lorsqu'on ne m'offre aucune explication.

M. KINGSTONE: Cette question est du ressort du ministère des Transports.

Le sénateur REID: Je voudrais bien savoir pourquoi on fait exception pour cette province.

M. BALDWIN: Ces eaux, qui étaient spécifiquement décrites dans l'article en question, sont comprises maintenant dans la description que fait la modi-

fication de l'ensemble des eaux canadiennes; elles y sont décrites assez clairement pour que, si jamais nous avions à discuter des eaux américaines, nous puissions le faire d'après les dispositions projetées.

Le sénateur KINLEY: Ces 20 traités qui nous lient envers divers pays existent-ils réellement ou ne s'agit-il là que d'une interprétation de l'Accord entre les pays du Commonwealth au sujet de la marine marchande (*British Commonwealth Merchant Shipping Agreement*)?

M. KINGSTONE: En définitive, il existe deux genres de traités, ceux dont le Canada a hérité, pour ainsi dire, à titre de membre de l'Empire britannique, et les traités plus modernes que nous avons conclus nous-mêmes avec d'autres pays. Ce sont les deux catégories fondamentales. Je pourrais vous fournir une liste des traités de navigation qui sont en vigueur à l'heure actuelle entre le Canada et les pays étrangers, si vous désirez la consulter.

Le sénateur KINLEY: Je m'intéresse surtout à l'article 27 du *British Commonwealth Merchant Shipping Agreement*, et plus précisément au dernier alinéa de cet accord. En plus de mentionner l'égalité des droits, l'accord déclare, à l'article 27:

Le PRÉSIDENT: L'article mentionne-t-il des documents?

Le sénateur KINLEY: Il y est question de traités.

Le PRÉSIDENT: De quel document parlez-vous?

Le sénateur KINLEY: Je parle du *British Commonwealth Merchant Shipping Agreement* signé à Londres le 10 décembre 1931 et qui est intervenu à l'occasion de l'entrée en vigueur du statut de Westminster. L'article 27 de cet accord, en plus de faire allusion aux droits égaux, stipule ce qui suit:

"Cet accord s'appliquera à tous les territoires régis par le gouvernement de chaque partie du Commonwealth ainsi qu'aux navires qui y sont immatriculés ou qui l'ont été à tout port étranger d'immatriculation et qui ont satisfait aux conditions énumérées à l'article 2 (1) quant au titre de propriété du navire."

Ce titre de propriété, comme il est défini à l'article 2, est justement cette condition dont parlait M. le sénateur McKeen lorsqu'il a mentionné les sociétés constituées en corporations.

M. KINGSTONE: Me permettez-vous de jeter un coup d'oeil sur ce document?

Le PRÉSIDENT: Je me permets de rappeler au Comité que l'article à l'étude ne porte pas sur le droit de commercer; il ne porte que sur le droit de naviguer dans les eaux canadiennes.

Le sénateur KINLEY: Mais le témoin a soulevé la question des traités.

Le PRÉSIDENT: Il n'a parlé de traités qu'en ce qui concerne le droit de naviguer.

Le sénateur KINLEY: Il existe une relation entre ces traités et le bill que nous étudions.

Le PRÉSIDENT: Mais cet article ne concerne que le droit de naviguer dans les eaux canadiennes. Il ne touche pas à la question du commerce.

M. KINGSTONE: L'article 27 stipule que l'accord s'appliquera à tous les territoires régis par le gouvernement de chaque partie du Commonwealth, ainsi qu'aux navires qui y sont immatriculés ou qui l'ont été à tout port étranger d'immatriculation, et qui ont satisfait aux conditions énumérées à l'article 2 (1) quant au titre de propriété du navire. L'honorable sénateur a lu cette disposition. Maintenant, voici ce que l'article 2 prescrit:

"Article 2 (1) Aucun navire n'aura droit d'immatriculation dans un port quelconque du Commonwealth britannique aux fins d'obtenir le statut et la reconnaissance mentionnés au paragraphe (2) du présent article, à moins qu'il ne soit l'entière propriété de personnes de la désignation suivante:

- (a) Les personnes reconnues par la loi dans tout le Commonwealth britannique des nations comme étant sujets britanniques de naissance;
- (b) Les personnes naturalisées en vertu de la loi ou "en conformité de la loi d'une partie quelconque du Commonwealth britannique;"
- (c) Les personnes devenues "denizens" par lettre de denization; et
- (d) Les sociétés constituées en corporations et établies en conformité des lois ou soumises à la loi d'une des parties du Commonwealth et ayant leur principal lieu d'affaire dans une partie du Commonwealth."

Ce document avait déjà attiré mon attention et, à moins que le ministère des Transports n'en juge autrement, il ne touche qu'à un point technique. Il a pour but de protéger la marine marchande britannique immatriculée dans un port étranger d'immatriculation. Je ne connais pas les aspects techniques de cette affaire, mais le ministère des Transports aurait peut-être des commentaires à offrir à ce sujet.

Je tiens à signaler que nous n'avons pas à nous occuper, dans cette étude, des aspects techniques du problème. Tout ce qui nous intéresse, c'est de nous assurer que la législation à l'étude soit conforme aux engagements de nos traités et sur ce point nous pouvons parler en spécialistes. Si vous déplacez la question, nous devons nous en remettre au ministère des Transports.

Le sénateur KINLEY: Permettez-moi, puisque nous sommes en train d'étudier cet aspect de la question, de citer un autre article de l'accord qui s'applique ici. Cet article concerne le "traitement égal".

Le PRÉSIDENT: A quel sujet?

Le sénateur KINLEY: Il faudrait que je vous lise l'article.

Le PRÉSIDENT: Dans l'article qui nous occupe, il ne s'agit pas du titre de propriété des navires, mais uniquement des droits de navigation dans les eaux canadiennes.

Le sénateur KINLEY: Oui, mais la loi touche à cette question et nous sommes en train de la modifier. Permettez-moi de vous citer un passage de la Partie IV qui régit le "traitement égal". L'article 10 se lit comme il suit:

"Chaque pays du Commonwealth britannique s'engage à accorder aux mêmes conditions l'accès à tous ses ports à tous les navires immatriculés dans le Commonwealth; il reconnaît qu'aucune loi et qu'aucun règlement concernant les navires océaniques en vigueur dans ce pays ne seront appliqués d'une façon plus favorable aux navires immatriculés dans ce pays ou aux navires de tout pays étranger que ces lois et règlements le sont dans toute autre partie du Commonwealth."

Le bill à l'étude concerne les droits de pilotage et ceux qui auront à les payer. On pourrait prétendre qu'en vertu de ce "traitement égal" les navires britanniques (et ce bill s'applique à d'autres navires) n'auront pas à payer les droits de pilotage.

Je me permets de rappeler au Comité que la marine marchande canadienne paye des droits au Canada et qu'elle fournit sa part des droits de pilotage. Voilà le premier point. Quant au second, je ne crois pas que le pilotage se suffise à lui-même, il grève le Trésor public; et, si vous exemptez les navires qui viennent de l'extérieur, je voudrais bien savoir ce qu'il adviendra des revenus perçus sur les brevets des pilotes. Je ne crois pas que les mots "traitement égal" puissent signifier qu'on ne peut imposer des droits de pilotage, car il s'agit là d'une situation complètement différente. Le commerce du cabotage n'est pas en cause ici.

Il serait bon de savoir de quelle façon l'Australie procède. Je sais, pour l'avoir entendu dire par des capitaines d'expérience, qu'il existe certaines difficultés en Australie. Elles sont assez graves; elle le sont aussi en Afrique

du Sud. Je crois que l'Australie a un système de permis et d'autres façons de procéder qui lui permettent de faire face aux exigences d'un traité de ce genre.

J'ai ici un mémoire de la *Dominion Marine Association* qui déclare qu'on n'a jamais eu l'intention d'appliquer cet article, et cela depuis 1931. Il a été adopté le même jour que le statut de Westminster. La mère-patrie est bonne commerçante. Elle a reconnu les possibilités de la marine marchande lorsque le statut de Westminster nous a donné notre émancipation, et nous avons participé à l'accord. Cet accord a toujours été au détriment du Canada. De sorte que la marine marchande du Canada est pratiquement anéantie maintenant et qu'il ne nous reste plus qu'à nous résigner à ce qu'on appelle une immatriculation de convenance dans les pays de l'Amérique centrale et au Nigéria. Le bill à l'étude ouvre la porte encore plus large et révèle l'intention évidente de laisser entrer d'autres navires sans qu'ils aient à payer de droits.

M. KINGSTONE: Permettez-moi quelques remarques qui éclairciraient la situation. Nous ne trouverons pas la solution du problème dans le *British Commonwealth Merchant Shipping Agreement*. L'histoire de cet accord est très simple. Après que la Loi sur la Marine marchande britannique de 1894 eût accordé aux dominions une autonomie plus ou moins complète, leur permettant de légiférer de leur propre chef en matière de marine marchande, on a jugé qu'il devenait nécessaire d'aborder ce problème d'une façon uniforme pour tous les pays du Commonwealth britannique et ce sentiment a grandi d'année en année. En conséquence, lors de la conférence impériale de 1926, cette question d'uniformité a été discutée. Il en est résulté, en 1931, le *British Commonwealth Merchant Shipping Agreement*.

Je tiens à vous faire remarquer que cet accord ne concerne que l'Empire britannique, c'est un accord entre les dominions et le Royaume-Uni; nos obligations envers les navires des pays étrangers ne ressortent pas seulement de cet accord, elles ressortent d'un grand nombre d'accords qui remontent au 19^e siècle et qui ont été conclus avant 1830. Par certains traités de navigation nous nous sommes engagés à accorder un privilège "national" aux navires qui entrent dans les ports canadiens et qui en sortent et qui naviguent dans les eaux canadiennes.

Si nous laissons l'article 346 comme il existe à l'heure actuelle, il y a danger qu'on nous accuse de "discrimination" contre les navires de certains pays envers lesquels nous avons contracté des obligations par traité.

Comme vous avez pu le constater, lors de l'étude de cet article, la principale différence entre l'article 346 de la loi actuelle et l'article 346 projeté, c'est que l'article 346 de la loi actuelle accorde un traitement de faveur à la marine marchande du Commonwealth britannique alors que la modification a laissé tomber cette préférence. Si nous voulons nous conformer aux obligations de notre traité et accorder un traitement national aux pays envers lesquels nous sommes liés par traité, il nous faut modifier cet article et supprimer le traitement préférentiel.

Le sénateur KINLEY: Jusqu'à ouvrir aux pays étrangers notre commerce de cabotage?

M. KINGSTONE: Non, pas notre commerce de cabotage. Permettez-moi de vous expliquer cela. Nous avons très prudemment, et dès le début, exclu le privilège du cabotage dans les traités que nous avons conclus. La Partie XIII, qui régit le cabotage et ne le permet qu'aux navires britanniques, est en parfaite conformité des obligations de nos traités. Nous n'avons jamais accordé les privilèges "nationaux" en ce qui concerne le cabotage.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Les navires employés à des opérations de sauvetage ne sont pas compris dans le commerce de cabotage, n'est-ce pas?

M. KINGSTONE: Non. La définition du commerce de cabotage est la suivante: "transport par eau de marchandises... d'un port ou lieu du Canada à un port ou lieu du Canada".

Le sénateur McKEEN: Ainsi, un navire britannique qui partirait de Sept-Îles pour se rendre à Chicago serait régi par les règlements internationaux concernant le pilotage?

M. KINGSTONE: En effet.

Le sénateur CONNOLLY: (*Ottawa-Ouest*): Au regard de notre définition, comment doit-on interpréter le sous-alinéa (ii) de l'alinéa (e) de l'article 346 actuel? Ces voyages seraient, présumément, des voyages de navigation intérieure?

M. KINGSTONE: C'est parfaitement vrai, monsieur le sénateur Connolly, et vous n'avez qu'à consulter la Partie XIII pour vérifier si le navire est autorisé ou non à entreprendre un voyage de cette nature. Évidemment, s'il ne l'est pas, il n'a pas droit à l'exemption.

Le sénateur KINLEY: Monsieur le président, vous parlez d'opérations de sauvetage. Comment une opération de sauvetage peut-elle être considérée autrement qu'une opération de cabotage?

Le PRÉSIDENT: Sûrement, monsieur le sénateur, vous ne voulez pas qu'il soit décrété que seuls les vaisseaux britanniques peuvent se livrer à des opérations de sauvetage.

Le sénateur KINLEY: C'est la loi depuis des années et c'est encore la loi.

Le sénateur CONNOLLY: (*Ottawa-Ouest*): Mais le témoin nous dit que, d'après les engagements de nos traités, nous ne pouvons continuer ainsi.

Le sénateur KINLEY: Il a parlé du danger de continuer ainsi; il n'a pas dit que nous ne le pouvions pas.

M. KINGSTONE: Je dis que nous nous sommes engagés à accorder un traitement "national" à ces pays aux termes de nos traités, c'est-à-dire que nous devons leur permettre de faire la navigation dans les eaux canadiennes à l'exception du cabotage. Voilà la situation.

Le sénateur McKEEN: Je voudrais être bien fixé là-dessus. A l'heure actuelle, si je comprends bien, nous ne pouvons nous engager à des opérations de sauvetage dans les eaux américaines et les Américains ne peuvent se livrer aux opérations de sauvetage dans nos eaux.

M. BALDWIN: C'est tout à fait cela. Mais vous ne parlez pas là de navigation et c'est pourtant la seule chose qui nous intéresse en ce moment.

Le sénateur KINLEY: Une opération de sauvetage rapporte des profits et il se peut qu'un entrepreneur étranger s'y livre dans une partie quelconque du Canada. Désirons-nous cet état de choses? Ne devrait-on permettre ce genre d'opérations qu'aux seuls entrepreneurs canadiens, à des Canadiens?

M. BALDWIN: Le droit de faire le commerce n'est nullement régi par cet article. L'article ne régit pas le droit d'un navire de transporter des marchandises, soit pour le cabotage soit pour la navigation internationale. Ces droits ne sont pas en jeu; on n'y ajoute et on n'y retranche rien. Cet article ne concerne que la navigation dans les eaux canadiennes.

Le sénateur KINLEY: L'article est très simple. Il dit: "les navires employés à des opérations de sauvetage".

M. BALDWIN: Oui, l'article concerne le pilotage. Il n'a rien à voir aux navires qui font du commerce dans les eaux canadiennes.

Le sénateur KINLEY: Mais ils n'ont pas de pilotage à payer. Pourquoi les navires de sauvetage seraient-ils exempts des droits de pilotage? — C'est de cette question qu'il s'agit.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez parler de n'importe quel navire?

Le sénateur KINLEY: L'article dit que tout navire employé à des opérations de sauvetage sera soumis aux prescriptions de l'article 347, et le gouverneur en conseil a, aux termes de cet article, des pouvoirs très étendus.

M. BALDWIN: Tout navire employé à des opérations de sauvetage est maintenant exclu. Il n'y a rien à changer.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Auriez-vous objection à répéter ce que vous venez de dire? A l'heure actuelle, les navires enregistrés dans l'un ou l'autre des dominions de Sa Majesté ont le droit de se livrer à des opérations de sauvetage au Canada.

M. BALDWIN: C'est parfaitement vrai. Donc, un changement de définition ne modifierait en rien la situation. Permettez-moi de vous donner de plus longues explications. La nouvelle rédaction du texte élimine cette discrimination contre les navires étrangers en matière d'exemptions et elle y substitue une prescription générale, sans distinction de pavillon ou de nationalité. Lorsqu'il y a distinction quant à l'immatriculation, cela vient en conflit avec des obligations contractées envers d'autres pays.

Le PRÉSIDENT: L'article n'est d'aucune application pratique.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Il n'entraînera guère de conséquences. Prenons l'alinéa (d), par exemple. Il aurait des conséquences s'il s'agissait d'un navire de sauvetage venant du côté américain du lac Supérieur qui se rendrait à Fort William. Mais c'est un cas qui ne peut se présenter que très rarement.

Le sénateur REID: Le même incident pourrait se produire sur la côte de la Colombie-Britannique. Un navire américain pourrait faire du sauvetage à 1,500 milles au large et revenir à un port canadien avec sa remorque.

Le PRÉSIDENT: Le cas ne se présenterait pas souvent.

M. BALDWIN: Nous croyons aussi qu'il y a de bonnes raisons d'exempter les navires de sauvetage des droits obligatoires; d'abord parce qu'une grande partie des opérations a lieu dans une région particulière et ensuite parce que ces navires connaissent bien la route à parcourir dans la région qu'ils desservent. Le capitaine d'un remorqueur de la Colombie-Britannique doit certainement connaître la côte.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Le président nous cite le cas d'un navire employé, du côté américain des Grands lacs, à des opérations de sauvetage qui l'amèneraient à naviguer dans les eaux canadiennes où, normalement, les services d'un pilote sont requis; ce navire serait-il obligé de prendre un pilote à bord?

Le PRÉSIDENT: Cet article ne concerne pas les pilotes, mais bien le droit de pilotage.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Doit-il prendre un pilote à bord ou sera-t-il exempt des droits?

M. BALDWIN: Il nous faut retourner à la Partie VI à ce sujet. Si l'hypothèse dont parlait le président se présentait et si un navire américain entrait dans les eaux canadiennes, il faudrait qu'il se conforme aux exigences de la Partie VI; il faudrait qu'il ait à son bord un pilote dont le brevet serait reconnu ici.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Il n'aurait pas à payer les droits?

M. BALDWIN: Non, s'il s'agissait d'un pilote possédant un brevet américain et si nous avions une entente de réciprocité à ce sujet.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Vous parlez des Grands lacs, mais non de la côte.

Le sénateur MCKEEN: Le témoignage que nous avons entendu l'autre jour démontrait que tout second (et il est certain qu'un navire ne naviguerait pas sans second) a un brevet de pilote et qu'ainsi il y aura toujours un pilote breveté à bord.

Le sénateur ISNOR: J'aimerais à poser une question à M. Baldwin au sujet de cet article. Il permet une interprétation beaucoup plus large, en ce qui concerne les pilotes d'Halifax, que la loi actuelle ne le permet en ce qui concerne les seuls navires de Sa Majesté. On veut prétendre maintenant que les

navires de sauvetage américains ou étrangers pourront opérer aux termes de cet article.

M. BALDWIN: Non, il ne donnerait pas aux navires étrangers le droit de se livrer au commerce. Il ne concerne que les droits de navigation. Je crois que le malentendu a été partiellement dissipé par les explications du représentant du ministère des Affaires extérieures. Nous voulons faire disparaître les distinctions de pavillon qui ne sont pas en conformité des obligations de nos traités. Nous avons cherché pour cela un moyen qui permettrait au gouverneur en conseil (et c'est à ce moment que le ministère des Transports est entré en jeu) de trancher la question, qu'il s'agisse ou non d'exemption justifiée par des raisons de compétence technique. En d'autres termes, si cette modification est adoptée, nous pourrions atteindre le but que vise le ministère. Il n'aurait plus à s'occuper des droits obligatoires de pilotage et du droit d'exemption que pour déterminer si le capitaine ou le second du navire en question possèdent la compétence technique voulue pour naviguer dans les eaux canadiennes ou s'ils ne la possèdent pas. Dans ce dernier cas, le pilotage serait obligatoire.

A l'heure actuelle, nous n'avons que le droit d'abolir les exemptions; la modification en question nous donnerait le droit d'en ajouter d'autres. Nous ne croyons pas que cette modification apporterait un changement radical à la situation. Même si un changement s'imposait, il serait inévitablement lent et graduel, ne serait-ce que pour ne pas introduire une réforme radicale qui enlèverait toute sécurité aux pilotes et bouleverserait leurs revenus; mais nous serions bien mieux placés si nous n'étions pas liés par ces distinctions de pavillon et si nous n'avions plus qu'à décider si un capitaine a la compétence ou non de naviguer dans nos eaux.

Le sénateur REID: Je voudrais revenir à ma question de tout à l'heure. J'ai demandé pourquoi le sous-alinéa (iv) a été mis de côté. Pourquoi l'a-t-on supprimé?

M. BALDWIN: Ce changement n'est encore qu'à l'état d'ébauche et il n'est peut-être pas désirable. Nous avons pensé d'abord qu'il le serait. Nous avons cherché, dans le nouvel article, à limiter aux eaux canadiennes la portée de la loi et nous avons enlevé en deux endroits la mention des eaux américaines. Nous avons pensé qu'il est préférable de ne mentionner que les eaux que nous régissons. Mais, si la question des exemptions se présente dans la région dont vous parlez et qui s'étend jusqu'aux eaux américaines, il nous reste encore le recours d'un décret du conseil en vertu des dispositions de l'alinéa (c) de l'article 346.

Le sénateur REID: Est-ce là la raison pour laquelle on a gardé le sous-alinéa (ii) de l'alinéa (e)?

M. BALDWIN: Oui.

Le sénateur REID: Je me demandais pourquoi le gouverneur en conseil a le pouvoir d'accorder une exemption en Colombie-Britannique alors qu'il ne l'a pas dans les autres circonscriptions.

M. BALDWIN: Nous avons voulu indiquer ainsi notre désir de garder le droit d'exemption dans les eaux canadiennes; droit en vertu duquel un navire qui ne s'occupe que du commerce canadien est exempt des droits obligatoires, puisque le capitaine de ce navire doit savoir ce qu'il fait, vu qu'il navigue dans des eaux qu'il connaît parfaitement.

Le sénateur ISNOR: Pendant que nous en sommes sur ce point, êtes-vous d'avis que l'alinéa (c) projeté a une portée plus large que l'alinéa (c) de la loi actuelle?

M. BALDWIN: Oui.

Le sénateur ISNOR: Dans la modification on ne limite pas le jaugeage comme il l'est actuellement?

M. BALDWIN: La modification autorise le gouverneur en conseil à accorder des exemptions établies, comme nous l'avons déjà dit, d'après la compétence technique, alors que, d'après la loi actuelle, le gouverneur en conseil a le pouvoir d'abolir les exemptions qui existent mais n'a pas celui d'en ajouter de nouvelles.

Le sénateur ISNOR: M. Langlois va-t-il nous faire part de ses commentaires au sujet de cet article?

Le PRÉSIDENT: Pourvu que le comité n'ait plus de questions à poser à M. Kingstone et au sous-ministre.

Le sénateur KINLEY: Non. Les explications du conseiller juridique du ministère des Affaires extérieures m'ont intéressé; il a dit que ce bill ne concernait pas le cabotage. Est-ce bien cela?

M. KINGSTONE: Oui.

Le sénateur KINLEY: L'article 9 du bill propose que l'article 346 de la loi soit abrogé et remplacé par ce qui suit:

"(1) Sous réserve de l'article 347, les navires suivants sont exempts du paiement des droits de pilotage;"

Dans la loi actuelle, le sous-alinéa (e) se lit comme suit:

"les navires à vapeur immatriculés dans une partie des dominions de Sa Majesté

(i) employés à des voyages entre des ports d'une même province ou employés dans un port ou havre quelconque,

(ii) employés à des voyages entre une ou plusieurs des provinces d'Ontario, de Québec, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, de l'Île du Prince-Edouard ou de Terre-Neuve, et une ou plusieurs autres d'entre elles, ou entre un port de l'un quelconque desdites provinces et un port dans le détroit d'Hudson ou au delà, ou entre un port de l'une desdites provinces et un port des États-Unis d'Amérique sur le fleuve Saint-Laurent ou sur les Grands lacs,"

Voilà la loi actuelle. La modification se lit comme il suit:

"(e) les navires employés à des voyages

(i) entre des ports d'une même province ou dans un port ou havre quelconque."

On n'a enlevé que les mots "dans une partie des dominions de Sa Majesté."

Le PRÉSIDENT: C'est exact.

Le sénateur KINLEY: Ce qui revient à dire que, par cette modification, nous ouvrons notre commerce de cabotage au monde entier.

M. KINGSTONE: Je crois que M. le sénateur Connolly a déjà soulevé cette question. En réponse à cette objection, je dois dire que par l'article 346 projeté on a voulu introduire dans la loi une disposition de portée générale qui permettrait d'abolir la distinction relative au pavillon dans ces cas particuliers afin de nous conformer aux obligations de nos traités. Vous avez mentionné là un cas tout à fait particulier. L'article projeté dit simplement que les navires employés au commerce du cabotage seront exemptés dans ces conditions; mais, pour déterminer quels sont les navires employés dans le cabotage, il faut se référer à la partie XIII de la loi. Or, la partie XIII n'accorde le droit de cabotage qu'aux navires marchands du Commonwealth. L'article projeté ne porte que sur l'exemption, il n'autorise pas le cabotage. Il faut toujours se référer à la partie de la loi sur la marine marchande qui spécifie quels sont les navires qui sont autorisés à faire du cabotage. En d'autres termes, si un navire est autorisé à se livrer au cabotage, il pourra bénéficier de l'exemption mentionnée à l'article 346 de la loi. Mais il y a un grand "si"; et il faut se référer à la Partie XIII de la loi pour y trouver la définition des navires qui ont le droit de se livrer au cabotage.

Le sénateur KINLEY: Que pensez-vous de la loi actuelle?

M. KINGSTONE: Elle concerne la marine marchande du Commonwealth.
Le sénateur KINLEY: Et cette modification concerne les navires?

M. KINGSTONE: C'est bien cela.

Le sénateur KINLEY: Si elle concernait la marine marchande du Commonwealth, cet article que vous mentionnez ne s'appliquerait-il pas?

M. BALDWIN: La Partie XIII ne s'applique toujours qu'à la marine marchande du Commonwealth; de sorte que, même en modifiant cet article, on ne peut passer outre aux prescriptions de la Partie XIII. Donc, un navire qui serait d'un autre pays que ceux du Commonwealth ne pourrait satisfaire aux dispositions de la Partie XIII.

Le sénateur BOUFFARD: La modification proposée ne changera donc rien à la loi actuelle sur ce point?

M. KINGSTONE: Les navires doivent se conformer aux prescriptions de la Partie XIII. Si, d'après l'article 346 de la loi actuelle, un navire a le droit de faire du cabotage, il a droit aussi à l'exemption prévue par l'article 346, projeté, mais à condition de se conformer aux exigences de la Partie XIII. En d'autres termes, il est essentiel d'étudier les deux articles parallèlement, vous ne pouvez les séparer l'un de l'autre. Lorsque vous étudiez la Partie XIII en regard de l'article 346, vous en arrivez à ce que je viens de dire.

Le sénateur BOUFFARD: Alors, pourquoi cette modification si nous n'y trouvons aucune solution pratique?

M. KINGSTONE: Il se présente d'autres cas. Ainsi, par exemple, lorsqu'il s'agit d'une "discrimination" qui ne concerne pas le cabotage. Comme je l'ai dit, nous avons contracté des obligations par traité envers des navires qui ne font pas le cabotage; le but principal de ce nouvel article 346, ou du moins l'un de ses buts, est de régler ce problème d'immatriculation. Mais il ne s'applique nullement au cabotage.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Monsieur le président, nous faisons ces modifications en vue de rendre notre statut conforme aux obligations de nos traités. Y aurait-il, dans ces traités, des "discriminations" contre le Canada qui n'ont pas encore été éliminées par une législation étrangère comparable à notre Loi sur la marine marchande?

M. KINGSTONE: J'ai à mes côtés un collègue très versé dans les questions techniques, M. Bissonnette du ministère des Affaires extérieures; il pourrait répondre à votre question.

M. BISSONNETTE: Auriez-vous la bonté de répéter la question?

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je vais simplifier ma question. Nous cherchons à modifier notre statut afin de le rendre conforme aux obligations de nos traités. Ces pays avec qui nous avons des traités ont-ils fait la même chose?

M. BISSONNETTE: Pour autant que nous le sachions, il n'y existe aucune "discrimination" semblable contre nos navires.

Le sénateur KINLEY: Vous connaissez l'Australie?

M. BISSONNETTE: Je ne connais pas leur loi sur la marine marchande, non.

Le sénateur KINLEY: Je parle de leurs conventions en ce qui concerne le cabotage. Qui a droit au cabotage en Australie ou en Afrique?

M. BISSONNETTE: Nos traités ne nous accordent pas le traitement national, en matière de cabotage.

Le sénateur KINLEY: Le *British Commonwealth Agreement* mentionne le commerce de cabotage. Je crois qu'ils s'autorisent de cet accord. Quelle est la pratique suivie en Australie et en Afrique du Sud?

M. KINGSTONE: La marine marchande du Commonwealth britannique a le droit de faire du cabotage le long de la côte canadienne; La Partie XIII y pourvoit, ce qui est conforme à la Loi de la marine marchande du Commonwealth.

M. le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Je me permets d'attirer l'attention du témoin sur le sous-alinéa (i) de l'article actuel qui se lit comme suit: "Le navires immatriculés dans l'un des dominions de Sa Majesté et affectés à la pêche". Pourriez-vous nous expliquer la raison de ce changement? Etait-il nécessaire? Ce sous-alinéa était-il à l'encontre de quelque autre traité international?

M. KINGSTONE: Comme l'a fait remarquer le sous-ministre, nos traités de navigation portent sur les mouvements de la marine marchande, à l'exclusion du cabotage. Donc, lorsqu'il s'agit de toute opération qui ne concerne pas le cabotage, nous sommes tenus, envers les pays avec qui nous sommes engagés, d'accorder le traitement national. Ce traitement national s'étend aussi aux navires affectés à la pêche.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Et que pensez-vous des chalutiers de pêche russes qui entrent maintenant dans nos ports de la côte occidentale? Allons-nous leur offrir les privilèges spéciaux que nous réservions dans le passé aux membres du Commonwealth?

M. KINGSTONE: J'ai devant moi un accord entre le Canada et l'URSS, signé le 29 février 1956. Je lis ce qui suit, à l'article IV de cet accord:

Les navires marchands de chacune des Parties contractantes et les cargaisons de ces navires, en arrivant dans les ports de mer de l'autre Partie contractante et en quittant ces ports et pendant le temps qu'ils y resteront, jouiront du traitement accordé à la nation la plus favorisée.

Il m'est donc impossible, pour le moment de répondre à la question particulière que vous posez; il faudra l'étudier d'abord. Mais vous avez là quand même une idée des dispositions générales de notre traité avec la Russie.

Le sénateur KINLEY: Le traitement accordé à la nation la plus favorisée comprend-il aussi les paiements obligatoires du pilotage?

M. KINGSTONE: Oh, oui!

Le sénateur KINLEY: Nous renonçons aux droits obligatoires de pilotage?

M. KINGSTONE: Non, non! Ces droits constituent un élément essentiel de la navigation, car ils s'appliquent aux mouvements libres des navires marchands. Ils forment donc partie intégrante des obligations de nos traités au sujet de la liberté de mouvement de la marine marchande dans les eaux canadiennes. S'il y avait "discrimination", malgré les obligations de nos traités quant à la liberté de mouvement ou aux droits obligatoires de pilotage, cette "discrimination" serait à l'encontre des stipulations de nos traités.

Le sénateur KINLEY: N'avez-vous pas dit que les droits de pilotage constituent une imposition raisonnable de l'industrie de la marine?

M. KINGSTONE: Non, je n'ai pas dit cela.

Le sénateur KINLEY: Pouvez-vous affirmer, avec assurance et autorité, que le cabotage au Canada n'est pas permis aux navires qui ne paient pas de pilotage et qui ne sont pas des navires britanniques?

M. KINGSTONE: Je dis tout simplement que la Partie XIII de la Loi sur la marine marchande du Canada n'est pas incompatible avec les obligations de nos traités.

M. BALDWIN: Si vous me permettez d'ajouter un mot à cette réponse, monsieur le sénateur, je dirai que les navires qui ne sont pas des navires immatriculés du Commonwealth ne pourraient s'engager dans le commerce du cabotage. Il n'y aurait donc aucun changement à la situation. De fait, s'ils passaient dans les eaux canadiennes sans faire le commerce de cabotage et se bornaient à naviguer dans les eaux canadiennes, ils seraient soumis à la décision des autorités du pilotage qui les exempteraient de ces droits ou les leur imposeraient. Ces autorités décideraient de la nécessité ou de la non-nécessité d'un pilote à bord, d'après certaines raisons de sécurité ou autres.

Le sénateur KINLEY: Merci, monsieur le président, je parle de cet article de la loi qui concerne le pilotage et je prétends que ces navires ont un droit

parfaitement établi d'après cet article. Je sais fort bien que je ne suis pas avocat.

Le PRÉSIDENT: Monsieur le sénateur, je crois que vous devriez envisager cette question comme un avocat l'envisagerait. Cet article de la loi ne cherche en aucune façon à déterminer quels sont les navires qui ont le droit ou qui n'ont pas le droit de faire du cabotage; l'article s'occupe exclusivement des droits de pilotage. Le seul fait de retrancher, comme cet article le fera, de l'alinéa (e) les mots "immatriculés dans une partie quelconque des dominions de Sa Majesté" n'accorde pas un nouveau droit aux navires étrangers, celui de s'engager dans le commerce du cabotage au Canada. Le cabotage est spécifiquement prohibé et continue de l'être spécifiquement par d'autres articles de la loi.

Le sénateur KINLEY: Mais l'article mentionne formellement "les navires employés à des voyages entre des ports d'une même province."

Le PRÉSIDENT: Mais cet article ne s'occupe que des droits de pilotage; il ne traite aucunement du droit d'un navire de transporter des marchandises de quelque façon que ce soit.

Le sénateur KINLEY: J'estime, monsieur le président, que cet article mentionne distinctement "les navires employés à des voyages entre les ports d'une même province". N'est-ce pas là une autre façon de parler du cabotage? L'article énumère ensuite les navires qui sont exempts du paiement obligatoire des droits de pilotage.

Le PRÉSIDENT: Voilà le point. Il n'y est pas du tout question des privilèges commerciaux dont ils pourraient jouir dans d'autres parties du globe.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Monsieur le président, il me semble que ce sujet se rapporte aussi aux droits historiques des deux circonscriptions de pilotage dont nous avons parlé plus tôt ce matin. Je crois que nous aurons dans la loi au moyen de ce bill un article qui exempterait des droits de pilotage tous les navires affectés à la pêche. Certains d'entre nous, les gens de la côte surtout, ne pourront manquer de se sentir lésés, comme ils l'ont été par le passé par les ennuis que leur causent les navires de nations étrangères qui viennent pêcher en-deça de la limite de douze milles. En posant ce geste, nous permettrons aux chalutiers russes, aux chalutiers américains et à d'autres d'entrer dans nos ports sans payer de droits de pilotage. Je me sens lésé, car du point de vue historique, le bill prend une signification pratique. Si nous introduisons ce nouveau sous-alinéa (i), nos gens de la côte croiront que nous cherchons encore à favoriser les étrangers en leur accordant un droit de pêche qu'ils s'arrogent depuis des années sur la corniche continentale. Voilà mon opinion, et je serais heureux qu'on la commente.

Le PRÉSIDENT: Je me demande qui pourrait faire des commentaires sur ce sujet.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): L'ancien sous-alinéa (i) mentionne les navires immatriculés dans une partie des dominions de Sa Majesté et qui sont affectés à la pêche. On veut remplacer ces mots par les mots "affectés à la pêche". Cette modification pourrait avoir pour effet d'accorder l'exemption à tous les navires qui entreraient dans le port de Saint-Jean, dans celui de Sydney-Nord ou encore dans le célèbre port de Lunenburg où réside le sénateur Kinley.

Le PRÉSIDENT: Les fonctionnaires du gouvernement ont-ils des commentaires à faire à ce sujet?

M. BALDWIN: Monsieur le président, nous ne pouvons que répéter la réponse du ministère des Affaires extérieures, qui nous a parlé de distinction en fait d'immatriculation. Cependant, il faudra laisser au ministère des Transports et aux autorités du pilotage le soin d'appliquer cette modification, en ce

qui concerne les privilèges. Soyez assuré que la sécurité de la navigation sera toujours notre principale préoccupation.

En lisant l'article 347, j'en suis venu à croire que, si nous poursuivons ce raisonnement, nous en arriverons à la conclusion qu'il faudra retirer cette exemption et imposer les droits de pilotage lorsqu'il s'agira, par exemple, d'un chalutier étranger dans les eaux de la côte, si ce navire n'a pas à son bord un capitaine capable de naviguer dans ces eaux intérieures.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Je comprends tout cela, mais il y a bien des gens qui n'y comprennent rien. Un certain sentiment se mêle à mes objections; et il arrive parfois que le sentiment est plus fort que la raison.

Le sénateur KINLEY: M. le président, ai-je raison lorsque je comprends que tous les navires qui circuleront sur le fleuve Saint-Laurent seront obligés de payer les droits de pilotage? C'est-à-dire qu'ils les paieront, sans toutefois qu'on les oblige à prendre un pilote à bord.

M. BALDWIN: D'après les prescriptions de la Partie VI-A, ils sont obligés de prendre un pilote à bord, mais la situation est tout à fait différente. Il ne s'agit plus du tout du paiement des droits. Si nous voulions organiser dans cette région un système de pilotage semblable à celui des autres circonscriptions, il nous faudrait suivre les prescriptions de la Partie VI-A et établir d'abord une circonscription. La Partie VI-A ne concerne nullement le paiement des droits, elle ne porte que sur l'obligation de prendre un pilote à bord.

Le sénateur KINLEY: A mon avis, il serait plus juste de dire qu'il n'y a pas obligation de prendre un pilote à bord pour naviguer le long de la côte; et pourtant, vous introduisez cette obligation.

M. BALDWIN: C'est exact.

Le sénateur KINLEY: Sur le fleuve Saint-Laurent, le pilotage est obligatoire.

M. BALDWIN: Le paiement des droits n'est exigible que dans les circonscriptions de pilotage établies. C'est le contraire sur les Grands lacs; le pilotage y est obligatoire, mais le paiement des droits ne l'est pas. Il ne faut pas oublier aussi que cette région sera soumise aux ententes réciproques que nous devons conclure avec les États-Unis.

Le sénateur KINLEY: Le pilotage est obligatoire sur les Grands lacs et dans les circonscriptions de pilotage du Québec.

M. BALDWIN: D'après la loi actuelle, seul le paiement des droits de pilotage est obligatoire.

Le sénateur KINLEY: Pour quelle raison, dans le cas des bateaux affectés à la pêche, permet-on la pêche à toutes les nations plutôt que de la limiter comme elle l'était autrefois?

M. KINGSTONE: Une distinction s'impose ici. L'article en question ne porte que sur la question des droits de pilotage.

Le sénateur KINLEY: Et c'est bien là l'objet de notre discussion.

M. KINGSTONE: Vous semblez croire que cette modification permettrait la pêche à n'importe quel navire. Et pourtant, nous parlons de tout autre chose. La modification ne porte que sur le mouvement de la marine marchande dans les eaux canadiennes. Comme je l'ai dit plus tôt, nous ne nous sommes protégés que sur un seul point dans nos traités; nous avons exclu le cabotage du traitement national offert aux autres nations. Donc, si nous modifions les dispositions actuelles de la Loi sur la marine marchande, nous nous retrouvons confrontés par ce même problème de distinction de pavillon.

Le sénateur KINLEY: Et maintenant vous voulez englober tous les navires affectés à la pêche. Il n'était pas question de cela auparavant.

Enfin, passons au nouveau paragraphe 2. Que pensez-vous de ce paragraphe?

M. KINGSTONE: Là encore, et toujours du point de vue du ministère des Affaires extérieures, il n'y a aucune distinction de pavillon.

Le sénateur KINLEY: Pourquoi spécifiez-vous "les navires ayant une jauge au registre de plus de deux cent cinquante tonnes"?

M. KINGSTONE: C'est plutôt le ministère des Transports qui pourrait répondre à votre question.

Le sénateur KINLEY: Ce paragraphe dit le contraire de ce que vous disiez dans l'autre. Dans l'autre, vous spécifiez: tous les navires. Pour Terre-Neuve, qui fait pourtant partie du Canada, vous spécifiez: les navires de plus de 250 tonnes.

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Baldwin devrait répondre à cette question, monsieur le sénateur.

M. BALDWIN: Ce paragraphe a été inséré tout particulièrement à cause de la situation unique qui règne dans le port de Saint-Jean, et cette clause particulière régira cette situation. Nous sommes d'avis que la présence de plus gros navires de pêche, des navires dépassant 250 tonnes, occasionne dans ce port une circulation tout à fait spéciale. La plus grande partie des usagers du port sont des navires de pêche et il est donc nécessaire que nous nous occupions de ce port d'une façon toute spéciale, car nous approchons de cette période de l'année où il nous faudra mettre en vigueur à Terre-Neuve la Partie VI-A de cette loi. Nous devons assumer la responsabilité de la circonscription de pilotage dans ce port et nous croyons qu'il faut régir les mouvements des navires de pêche car ils constituent une partie importante du mouvement de ce port.

Le sénateur ISNOR: Pourquoi ne vous servez-vous pas, à la quatrième ligne, du terme "provinces de l'Atlantique" plutôt que de vous contenter des mots "une province"?

M. BALDWIN: Ce problème particulier du port de Saint-Jean n'existe pas, dans les mêmes proportions, dans les autres ports. C'est pourquoi il est essentiel d'y établir une régie fédérale de pilotage.

Le sénateur ISNOR: Ce problème n'a pas l'envergure de celui d'Halifax.

Le sénateur KINLEY: L'argument de la distinction de pavillon ne disparaît-il pas par le fait même, dans ce cas?

M. BALDWIN: Non, monsieur; car il n'y a pas distinction de pavillon. Voilà le point; cet article s'applique à tous les navires.

Le sénateur KINLEY: Eh bien! moi, je trouve qu'il y a distinction de pavillon.

M. BALDWIN: Pas de la façon que je l'interprète. Il n'est pas question de distinction de pavillon dans ce nouveau paragraphe 2.

Le sénateur KINLEY: Il ne la mentionne pas, mais elle est là quand même.

M. KINGSTONE: Je ne la vois pas.

Le sénateur KINLEY: Pourquoi établissez-vous une différence entre Terre-Neuve et la Nouvelle-Écosse?

M. KINGSTONE: Je crois que M. Baldwin a donné des explications à ce sujet.

Le sénateur ISNOR: Ces explications ne sont pas concluantes.

Le PRÉSIDENT: Vous êtes d'avis qu'on n'accorde pas un traitement aussi généreux à la Nouvelle-Écosse?

Le sénateur KINLEY: Non. Je ne crois pas que l'application de cette nouvelle disposition qui vise Terre-Neuve serait préjudiciable à la province de la Nouvelle-Écosse, mais elle pourrait l'être pour Terre-Neuve. Je ne saurais vous dire. Ces deux provinces connaissent leurs problèmes.

M. BALDWIN: Si je ne me trompe, monsieur le sénateur, vous voulez faire observer que, à Saint-Jean, les dispositions de l'article 2 s'appliqueront surtout aux chalutiers de l'étranger, étant donné qu'ils constituent le plus grand nombre des usagers de ce port. Mais la loi elle-même ne fait pas de traitement de faveur.

Le PRÉSIDENT: Si on a cette impression, c'est tout simplement parce que les usagers du port sont en bonne partie des chalutiers de l'étranger.

Le sénateur KINLEY: Mais, quand vous en arrivez à la navigation dans les eaux côtières, il n'est question que de navires de 250 tonnes seulement. On a l'impression qu'on veut ainsi accorder une préférence.

M. BALDWIN: Nous estimons que les navires de pêche du Canada en souffriraient encore plus que les navires de l'étranger, si ce règlement s'étendait à toutes les autres provinces en plus de Terre-Neuve.

Le sénateur WALL: J'aimerais à savoir quelles pourraient être les répercussions de l'article 347 sur l'article que nous sommes en train d'étudier, c'est-à-dire l'article 346. Je ne suis pas un expert en définitions, mais je crois que l'article 347 permet aux autorités de pilotage de retirer certaines exemptions avec l'approbation du gouverneur en conseil. On y mentionne les "navires à vapeur", parce que l'alinéa (e) de l'article 346 actuel concernait les navires à vapeur. On a remplacé à l'article 346 l'expression "navires à vapeur" par le mot "navires" qui a une portée plus grande, mais on n'a pas modifié le pouvoir d'accorder des exemptions. Cela signifie, en pratique, que l'article 347 ne permet plus d'accorder d'exemption à l'égard de l'alinéa (e) pris dans son ensemble, comme on pouvait le faire dans le passé. En d'autres termes, vous vous trouvez à limiter votre pouvoir d'exemption.

Le PRÉSIDENT: Le sénateur soulève là, à mon avis, un point important.

M. BALDWIN: La définition de "navire à vapeur" sur laquelle on se fonde, est la suivante: "tout navire à propulsion mécanique et ne répondant pas à la définition d'un voilier." Je serais porté à croire, à première vue, que cette définition englobe tous les moyens de transport dont nous disposons à notre époque moderne.

Le sénateur WALL: C'est bien. Je m'incline!

Le sénateur KINLEY: Permettez-moi, monsieur le président, de revenir sur le cas de Terre-Neuve, où des navires de pêche de plus de 250 tonneaux de jauge ne sont pas exemptés du paiement des droits de pilotage dans la circonscription de pilotage de la province de Terre-Neuve de même que dans les provinces de l'Atlantique, comme on le sait, les navires affectés à la pêche ne le sont pas. Au sujet des navires de pêche, le sénateur Smith a signalé le cas du navire russe qui, si je ne me trompe, se trouvait à Halifax il y a quelque temps. En ce qui concerne la province de Terre-Neuve, la seule flotte de pêche qui soit profitable à l'économie du pays est précisément celle-là que nous voudrions exempter. Cette flotte fait de la pêche à la ligne. Je connais très bien cette flotte; je l'ai visitée en Europe. Cette flotte doit acheter de la boîte et des fournitures. Elle achète aussi du capelan et du calmar à Terre-Neuve.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous parler de la flotte de pêche du Portugal?

Le sénateur KINLEY: Il n'est pas besoin de préciser. Je veux parler de la flotte de pêche que l'on veut exempter. Elle compte 150 navires environ. Elle vient chaque année.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit donc de la flotte de pêche du Portugal, n'est-ce pas?

Le sénateur KINLEY: Eh bien, de toute façon, si la flotte ne peut pas entrer dans le port de Saint-Jean (Terre-Neuve), elle peut toujours se rendre aux îles Saint-Pierre et Miquelon. Les pêcheurs espagnols et les pêcheurs français vont maintenant aux îles Saint-Pierre et Miquelon. Je suis au courant de cet état de choses, car nous faisons affaires avec eux. Je n'ai pas ce problème au sujet de Terre-Neuve, sauf que l'on prétend que nous accordons un traitement de faveur aux provinces Maritimes au détriment de la province de Terre-Neuve. Il se peut aussi que beaucoup de gens, à Terre-Neuve, pensent que c'est une bonne chose que cette flotte de pêche vienne au pays. L'année

dernière, cette flotte a acheté une grande quantité de boëtte à Terre-Neuve et on a été obligé d'en importer. Tous nos navires sont des dragueurs. Quelques navires seulement font la pêche à la ligne. Les navires de pêche constituent un marché pour la vente du capelan et du calmar dont on fait la pêche en quantité considérable à Terre-Neuve. Il ne m'appartient pas de vous dire ce dont on a besoin à Terre-Neuve. Je vous ferai seulement remarquer que les gens de Terre-Neuve pensent qu'on exerce des préférences à leur détriment.

M. BALDWIN: A mon avis, la meilleure réponse qu'on puisse donner à cela, c'est que, si on s'apercevait que l'application de cette disposition particulière qui vise la province de Terre-Neuve l'oblige à verser des droits obligatoires plus élevés qu'à tout autre endroit et que cela nuit aux affaires dans le port, on accorderait au gouverneur en conseil le pouvoir d'accorder de nouvelles exemptions, compte tenu toutefois de la sécurité de la navigation.

Le sénateur KINLEY: Cela est exact, mais c'est une bien piètre façon de faire les choses que de faire une loi et de dire ensuite que le gouverneur en conseil pourra la modifier.

Le sénateur ISNOR: Avez-vous l'intention de faire témoigner M. Langlois?

Le PRÉSIDENT: J'allais justement demander à messieurs les sénateurs s'ils avaient d'autres questions à poser au sous-ministre et à M. Kingstone. Si vous n'avez pas d'autre question à leur poser, j'invite toutes les personnes présentes, y compris MM. Langlois, Gérin-Lajoie, Brisset et le représentant de la *Dominion Marine Association*, à faire des observations au sujet du présent article, s'ils le désirent. Aimeriez-vous à dire quelque chose, monsieur Brisset?

M. BRISSET: Non. Nous n'avons aucune observation à formuler, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Aimeriez-vous à ajouter quelque chose au sujet de l'article 9, monsieur Langlois?

M. LANGLOIS: Oui.

M. GÉRIN-LAJOIE: Voulez-vous me permettre auparavant de faire une remarque?

Le PRÉSIDENT: Je vous en prie. Nous avons déjà entendu le témoignage de M. Gérin-Lajoie et nous savons qui il représente. Aussi, nous n'avons pas besoin de le répéter.

M. GÉRIN-LAJOIE: Sauf que j'aimerais à faire remarquer que, pour ce qui est de l'article 9 du bill, je représente quatre associations et non deux seulement. Les quatre associations que je représente sont l'Association des pilotes de Québec et du bas du fleuve, l'Association des pilotes de la région Montréal-Québec, l'Association des pilotes du port de Montréal et le groupe de pilotes qui font le parcours de Montréal à Kingston.

Le PRÉSIDENT: Vous avez pris de l'importance depuis la séance de ce matin.

M. GÉRIN-LAJOIE: Pour la commodité des membres du Comité, monsieur le président, j'ai fait faire plusieurs copies d'un exposé que j'ai l'intention de présenter et sur lequel j'aimerais à faire quelques observations supplémentaires, si cela était possible.

Le PRÉSIDENT: Pensez-vous que votre exposé va demander beaucoup de temps? Il est évident que nous ne terminerons pas notre étude ce matin. Aimeriez-vous quand même à nous présenter votre exposé dès maintenant?

M. GÉRIN-LAJOIE: A votre aise, monsieur le président. Mais, vu l'importance de cette question pour les groupes que je représente, je vous serais reconnaissant de bien vouloir me donner assez de temps pour exposer le point de vue des pilotes aussi à fond que possible.

Le PRÉSIDENT: Je n'ai pas du tout l'intention de limiter le temps qui vous sera accordé, mais je dois vous faire observer que nous avons siégé toute la matinée et vous avez un mémoire de dix pages à nous présenter. Ne croyez-

vous pas qu'il serait préférable d'ajourner et de reprendre l'étude de l'article 9 à notre prochaine séance?

Le sénateur HAIG: Que pensez-vous de demain matin?

Le PRÉSIDENT: Je crains que vous ne soyez obligés de vous trouver un autre président, si vous voulez tenir une séance demain matin.

Le sénateur ASELTINE: Je pense qu'il vaut mieux ajourner à jeudi matin, tout comme la semaine dernière.

Le PRÉSIDENT: Jusqu'à quelle date voulez-vous ajourner le Sénat?

Le sénateur ASELTINE: Jusqu'à mardi soir, je crois.

Le PRÉSIDENT: Que dites-vous de mercredi ou de jeudi matin, monsieur le sénateur?

Le sénateur HAIG: Nous aimerions à en finir avant Pâques.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous pourrions terminer à la prochaine séance.

Le sénateur HAIG: Je ne crois pas que nous le pourrions, si les choses ne marchent pas plus rondement qu'aujourd'hui.

Le sénateur ASELTINE: Nous pourrions peut-être siéger cet après-midi, après l'ajournement du Sénat.

Le PRÉSIDENT: Savez-vous si le Sénat a un programme chargé pour cet après-midi?

Le sénateur ASELTINE: Il y aura deux longs discours sur l'Adresse en réponse au discours du Trône; mais, à part cela, il n'y a pas grand'chose à l'ordre du jour.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions siéger quelques heures après l'ajournement du Sénat.

Le sénateur KINLEY: Vous voulez dire, aujourd'hui même?

Le PRÉSIDENT: Aujourd'hui, après que le Sénat se sera ajourné. Cela vous convient-il, messieurs? Nous tenons à libérer les témoins aussitôt que possible.

Le sénateur HAIG: Je crains qu'il ne nous soit pas possible de siéger cet après-midi. Plusieurs des membres du Comité partent pour Toronto et pour Montréal et je ne pense pas que les autres membres du Comité veuillent se charger seuls de cette besogne.

Le PRÉSIDENT: Il y a un train qui part pour Montréal à sept heures, le *Canadian*. Ceux d'entre nous qui vont à Montréal pourraient le prendre. Cela nous donnerait une heure et demie ou deux heures pendant lesquelles nous pourrions siéger après que le Sénat se sera ajourné.

Le sénateur HAIG: C'est à vous de décider.

Le sénateur ASELTINE: A mon avis, nous pourrions ajourner jusqu'à la fin de la séance du Sénat et siéger ensuite pendant une heure ou une heure et demie environ.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

Le sénateur KINLEY: Voulez-vous me permettre de faire une observation avant que le Comité s'ajourne? Si je ne savais pas que ce bill est le résultat d'une étude approfondie qui a été faite par le ministère, je me permettrais de proposer une modification à l'article 346, à l'effet que l'on spécifie "du Canada", après le mot "navires". Mais je n'en ferai rien, parce que ce bill n'est encore qu'une première ébauche. Il s'agit ici d'un bill qui a été présenté au Sénat avant même de passer à la Chambre des communes. Cependant, j'aimerais à faire consigner mon observation au compte rendu afin qu'on puisse en tenir compte quand le bill sera présenté à la Chambre. Je n'ose pas avancer d'opinion qui pourrait aller à l'encontre des spécialistes en la matière et, pour cette raison, je ne proposerai pas cette modification au Comité.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur le sénateur. Vous êtes bien d'avis, messieurs, que nous suspendions la séance et que nous nous réunissions de nouveau quand le Sénat s'ajournera cet après-midi?

Des VOIX: D'accord.

—Sur ce, la séance est suspendue jusqu'à la fin des débats du Sénat cet après-midi.

—Reprise de la séance à 4 heures et demie de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, veuillez faire silence. On m'a prié de vous faire savoir que les personnes de Montréal et de Québec qui tiennent à exposer leur point de vue au sujet du bill, aimeraient à ce que l'audition des témoins au sujet de l'article 9 soit reportée à notre prochaine séance. On nous propose donc d'ajourner à jeudi matin de la semaine prochaine, à 10 heures et demie.

Le sénateur ASELTINE: Ne pourrions-nous pas alors passer à l'étude d'une autre partie du bill?

Le PRÉSIDENT: Peut-être.

Le sénateur KINLEY: Il y aurait la petite modification qui se rapporte aux navires à vapeur ne dépassant pas cinq tonneaux de jauge. Le ministère a proposé une modification à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit là d'une modification à l'article 12 dont nous n'avons pas encore entrepris l'étude.

Le sénateur KINLEY: Ne pourrions-nous pas en faire l'étude dès maintenant?

Le PRÉSIDENT: Aimeriez-vous à passer à l'étude de cet article messieurs? Je m'en remets aux membres du Comité.

Le sénateur ASELTINE: Monsieur le sénateur Power a toute la compétence nécessaire pour représenter les personnes intéressées du Québec.

Le sénateur POWER: Certaines personnes m'ont demandé d'abandonner ce rôle important de porte-parole de toute la province de Québec afin de permettre à d'autres d'émettre leur opinion. Je propose alors que nous ajournions la séance, si nous ne passons pas à l'étude du paragraphe en question de l'article 12. Mais, si nous faisons l'examen de la modification proposée, devrions-nous aussi faire l'étude des autres dispositions de l'article 12?

Le PRÉSIDENT: Nous n'avons pas encore touché à l'article 12, monsieur le sénateur. J'ignore si cet article intéresse les gens du Québec ou non.

Le sénateur POWER: Je suppose que l'article 12 les intéresse, mais d'une manière générale.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions peut-être reporter l'examen de l'article 9 à plus tard pour accommoder la majeure partie des témoins de la province de Québec et passer à l'étude d'autres articles qui n'offrent pas d'intérêt pour les gens de cette province.

Le sénateur POWER: Je le veux bien.

Le PRÉSIDENT: L'article 12 du bill se rapporte aux navires à vapeur d'une jauge d'au plus cinq tonneaux et aux bateaux de plaisance qui sont exemptés de l'application de certains règlements. Pour commencer l'examen de cet article, je crois que nous devrions inviter les représentants du ministère, comme nous l'avons fait auparavant, à nous fournir des explications quant aux raisons qui motivent cette modification.

M. BALDWIN: On a fait distribuer des copies miméographiées du texte d'une nouvelle modification proposée au présent article. Le texte de cette modification est imprimé sur du papier violet.

Le sénateur ASELTINE: Nous en avons tous reçu des copies.

Le PRÉSIDENT: M. Cumyn, qui est le chef de la Direction des règlements de la marine, va nous donner des explications au sujet de l'article 12 et de la modification proposée audit article.

M. Alan CUMYN: La modification proposée vise à soumettre à l'inspection les navires à passagers qui transportent plus de douze personnes et dont la jauge est inférieure à la limite actuelle de cinq tonneaux. A l'heure actuelle, les navires à passagers qui ont une jauge inférieure à la limite de cinq tonneaux ne sont pas assujettis à l'inspection, quel que soit le nombre de passagers

qu'ils transportent. Le ministère a pris des dispositions pour permettre à la Gendarmerie royale du Canada de soumettre les navires de cette catégorie à des vérifications à l'improviste.

A l'heure actuelle les navires de cette catégorie ne sont tenus d'être munis que de certaines pièces de matériel de sauvetage et d'extinction des incendies et la vérification qui est faite par la Gendarmerie royale du Canada a pour objet de s'en assurer. Toutefois, la Gendarmerie royale n'a pas le pouvoir de décider officiellement le nombre de passagers qui peuvent être transportés sur des navires de cette catégorie et nous nous apercevons que certains propriétaires de petits bateaux passeurs ont tendance à transporter un nombre trop élevé de passagers sur des bateaux de cette catégorie.

Le changement que nous proposons a donc pour objet de permettre à l'inspecteur des navires à vapeur de faire l'inspection de ces bâtiments et de déterminer, d'après ses constatations et en se fondant sur les dimensions et l'état de ces bâtiments, s'ils peuvent transporter ou non 12 passagers ou de fixer le nombre de passagers qu'ils peuvent transporter, et la limite qui sera établie par l'inspecteur sera portée sur le certificat d'inspection qui leur sera remis.

Ce nouvel article renferme encore deux autres changements d'importance secondaire qui éliminent les erreurs qui se sont glissées dans l'article au cours des années. Vous voudrez bien observer que l'article porte actuellement les mots "sont exemptés de l'inspection annuelle, ainsi que des règlements établis en vertu de la présente Partie". Il s'agit ici de la Partie VII. Ces bateaux ne devraient pas bénéficier de l'exemption. Nous ne voulons les exempter que de l'application de certaines dispositions de l'article 410 et c'est pourquoi nous proposons de remplacer les mots "en vertu de la présente Partie" par l'expression "en vertu de l'article 410".

Le sénateur ASELTINE: Cela se trouve dans la présente modification, n'est-ce pas?

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

Il y a encore une autre modification d'importance secondaire. Comme vous pouvez vous en apercevoir, l'article contient actuellement les mots suivants: "en vertu de la présente Partie, sauf en ce qui concerne l'équipement de sauvetage, le matériel d'extinction d'incendie et les précautions contre l'incendie." Nous avons cru nécessaire, dans les nouveaux règlements que nous avons rédigés à l'égard des bâtiments de moindre importance, d'exiger que tous les petits navires soient munis d'autres pièces d'équipement en plus de l'équipement de sauvetage et du matériel d'extinction d'incendie. Nous voulons parler des ancres, de certains signaux, de fusées éclairantes et autres dispositifs de sécurité. Nous proposons donc que les mots "équipements de sauvetage, matériel d'extinction d'incendie" soient remplacés par le seul mot "équipement", qui est défini dans la loi et qui comprend tous les autres dispositifs de sécurité que nous mentionnons dans les règlements relatifs aux petits navires.

Le sénateur ASELTINE: Ainsi, la modification proposée vise à éliminer l'exemption de l'inspection annuelle si un petit bâtiment transporte plus de douze passagers. Mais est-ce que les personnes qui sont employées à bord d'un bâtiment à titre de membres de l'équipage sont considérées comme des passagers?

M. CUMYN: Non, monsieur. Ils ne sont pas compris dans la définition du mot "passager" qui apparaît à la page 7 de la loi.

Le sénateur ASELTINE: Qu'est-ce que cette définition comprend?

M. CUMYN: Voulez-vous me permettre de vous la lire, monsieur? Je vais vous lire la définition qui apparaît à la page 7 de la loi originale.

(62) "passager" signifie toute personne transportée sur un navire, mais ne comprend pas

- a) une personne transportée sur un navire ressortissant à la Convention de sécurité et qui est
 - (i) le capitaine ou un membre de l'équipage, ou une personne employée ou occupée à bord, en quelque qualité que ce soit, pour les affaires de ce navire, ou
 - (ii) un enfant âgé de moins d'un an;
- b) une personne transportée sur un navire ne ressortissant pas à la Convention de sécurité et qui est
 - (i) le capitaine ou un membre de l'équipage, ou une personne employée ou occupée à bord, en quelque qualité que ce soit, pour les affaires de ce navire,
 - (ii) le propriétaire ou l'affrèteur du navire, un membre de sa famille ou un domestique à son service,
 - (iii) un invité du propriétaire ou de l'affrèteur du navire, si celui-ci est utilisé exclusivement à des fins d'agrément et si l'invité est transporté sur ce navire sans rémunération ou intention de profit, ou
 - (iv) un enfant âgé de moins d'un an; ni
- c) une personne transportée sur un navire, soit en exécution de l'obligation qui incombe au capitaine de transporter des naufragés, des personnes en détresse ou d'autres personnes, soit par suite de circonstances que ni le capitaine ni le propriétaire ni l'affrèteur (s'il en est) ne pouvaient empêcher ni prévenir;

Le sénateur ASELTINE: Cela répond à ma question.

Le sénateur KINLEY: Ainsi, on pourrait transporter toutes ces personnes-là sur un navire et, pourtant, il n'y aurait pas un seul passager parmi elles.

M. CUMYN: C'est exact.

Le sénateur KINLEY: Et on pourrait transporter 12 passagers en plus de toutes ces personnes-là, dites-vous?

M. CUMYN: De quelle catégorie de navires parlez-vous?

Le sénateur KINLEY: Je parle des bâtiments de la catégorie des navires à vapeur d'une jauge brute d'au plus cinq tonneaux et qui ne transportent pas plus de 12 passagers.

M. CUMYN: En vertu de la modification proposée, les navires dont la jauge brute est de moins de cinq tonneaux pourront transporter 12 passagers sans être assujettis à l'inspection réglementaire dans le cas des navires à vapeur.

Le sénateur KINLEY: Ainsi, toutes les personnes qui font partie des catégories mentionnées dans la définition ne sont pas considérées comme des passagers.

M. CUMYN: En effet. Si une personne qui se trouve à bord d'un bâtiment est comprise dans une des catégories auxquelles ne s'applique pas la définition du mot "passager", il va de soi qu'elle ne peut être considérée comme un passager.

Le sénateur KINLEY: Mais, si on laisse toutes ces personnes-là monter à bord d'un navire, on peut le surcharger et mettre la sécurité en jeu.

Le sénateur MACDONALD: Prenez le cas, par exemple, d'un homme accompagné d'une famille nombreuse.

Le PRÉSIDENT: Vous pourriez inviter tous vos amis et tous vos parents à bord de votre embarcation et les engloutir.

M. CUMYN: Si quelqu'un voulait amener onze personnes en excursion et si un ou deux passagers. . .

Le sénateur KINLEY: Peut-on être passible d'une amende ou de poursuites, comme dans le cas d'un automobiliste, par exemple? Peut-on intenter une poursuite au propriétaire d'un yacht, si une personne se noie?

M. CUMYN: Je suppose que cela relèverait alors du droit civil et que la question de négligence entrerait alors en ligne de compte.

Le sénateur KINLEY: Tout comme dans le cas d'un automobiliste.

M. CUMYN: Oui.

Le sénateur KINLEY: Le propriétaire d'un bâtiment a des obligations envers ses passagers, mais les personnes mentionnées ne sont pas toutes considérées comme des passagers. Je crois, pour ma part, qu'il est possible de surcharger un bâtiment. Il est déjà arrivé que des bâtiments aient été surchargés par des personnes qui devaient pourtant comprendre mieux que cela. Il n'y a pas longtemps, des personnes de la Gendarmerie royale qui avaient pour fonction de faire observer la loi, se sont noyées dans l'Ontario parce qu'ils avaient surchargé leur embarcation. La question du surchargement des bâtiments et des embarcations est une question sérieuse.

M. CUMYN: Vous avez raison. Mais, si nous voulions empêcher le surchargement des bateaux de plaisance qui ne transportent pas des passagers au sens où on l'entend dans l'article à l'étude, nous serions obligés de faire l'inspection de tous les navires de plaisance.

Le sénateur KINLEY: Il faudrait qu'il y ait assez d'appareils de sauvetage pour tous les passagers.

M. CUMYN: En vertu des règlements, les propriétaires de bateaux de plaisance sont obligés de se procurer un certain nombre d'appareils de sauvetage.

Le sénateur REID: Ne devrait-on pas remplacer le mot "passagers" par le mot "personnes"? La limite serait alors de 12 personnes par embarcation ou bâtiment.

M. CUMYN: Cela nous obligerait à faire l'inspection de chaque bateau de plaisance afin de déterminer combien de personnes un bateau ou un bâtiment d'une certaine catégorie peut transporter. Je suis d'avis, monsieur le président, que l'inspection des bateaux de plaisance imposerait une tâche formidable du point de vue administratif et entraînerait des frais considérables au pays, sans compter que les inconvénients et les désavantages que cela comporterait contrebalanceraient tous les avantages qu'on pourrait en retirer.

Le sénateur POWER: On a beaucoup critiqué les règlements à la suite de la noyade qu'on vient de mentionner et qui a entraîné la mort de plusieurs membres de la Gendarmerie royale du Canada. Je ne me souviens pas exactement de quelle catégorie de bâtiment ou d'embarcation il s'agissait. Si je ne me trompe, il s'agissait d'une embarcation de police.

M. CUMYN: C'était une embarcation de la Gendarmerie royale du Canada.

Le sénateur POWER: Est-ce qu'il y avait des passagers à bord?

M. CUMYN: Non, monsieur. L'embarcation ne contenait que des membres de la Gendarmerie royale en patrouille. On en est venu à la conclusion qu'ils avaient manqué de discernement en faisant une sortie cette nuit-là et en s'aventurant sur l'eau malgré le mauvais temps et dans une embarcation de ce genre.

Le sénateur POWER: A-t-on mentionné le fait que l'embarcation pouvait être surchargée?

M. CUMYN: C'est là une question d'ordre technique. Le ministère a pris des dispositions en vue de faire apposer sur toutes les embarcations une plaque indiquant le nombre approximatif de passagers qu'elle peut porter. Les indications que portait la plaque de l'embarcation laissaient quelque peu à désirer et la Gendarmerie royale prétend avoir eu l'impression que l'embarcation pouvait porter le nombre de passagers qui avaient pris place à bord. Mais, de fait, la Gendarmerie s'est trouvée à dépasser le nombre maximum de passagers établi pour les embarcations de cette catégorie.

Le sénateur POWER: Ni la présente modification ni aucune des dispositions de la loi sous sa forme actuelle n'auraient pu empêcher cet accident de se produire.

M. CUMYN: Vous avez raison, car il ne s'agissait ni d'un bateau de plaisance ni d'un bâtiment destiné au transport des passagers. En outre, la présente modification ne s'applique qu'aux bâtiments destinés au transport des passagers. Nous espérons pouvoir remédier à cette situation, en ce qui concerne les bateaux de plaisance et tous les autres bâtiments ou embarcations qui ne sont pas considérés comme des bateaux de plaisance, grâce à la campagne d'éducation populaire que nous avons lancée et qui, cette année, s'appuiera surtout sur une brochure qui traite des mesures de sécurité et qui sera tirée à 250,000 exemplaires.

Le PRÉSIDENT: Du point de vue administratif, il n'est pas possible de rédiger une loi qui engloberait tous les bateaux de plaisance, n'est-ce pas?

M. CUMYN: Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Cela me semble raisonnable.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Est-ce que la distinction entre un navire ressortissant à la Convention de sécurité et un navire ne ressortissant pas d'une manière formelle à cette Convention, est que, dans le second cas, il s'agit d'un bateau de plaisance, mais que, dans le premier cas, il est question d'un bâtiment qui transporte des passagers sur une base de rémunération?

M. CUMYN: Non. Un navire ressortissant à la Convention de sécurité est un navire qui est sujet aux règlements de la convention internationale de sécurité maritime et cette convention vise les navires passagers d'un fort tonnage qui font la navigation d'un pays à l'autre.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): J'imagine que la question des assurances qui est traitée à l'article 481, joue un rôle important dans l'application des dispositions de l'article à l'étude et des règlements. Je suppose que les assureurs prennent comme attitude qu'une assurance restera en vigueur aussi longtemps qu'on ne commettra pas d'infraction à la loi et aux règlements.

M. CUMYN: En effet.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Ce qui signifie que l'assurance se trouve annulée si on surcharge un navire.

M. CUMYN: A mon avis, les propriétaires de navires pourraient obtenir de meilleures conditions en fait d'assurances, s'ils étaient assujettis à l'inspection de leur navire ou de leur bâtiment par l'inspecteur des navires à vapeur qui leur donnerait un certificat d'inspection fixant le nombre maximum de passagers, au lieu d'être laissés à leur propre jugement en ce qui concerne le nombre de passagers qu'ils peuvent transporter.

Le sénateur KINLEY: Oui, mais le mot "passager" exclut de si nombreuses catégories de personnes. On peut transporter à bord d'un navire 12 passagers et autant d'amis qu'on le veut. Les propriétaires de navires sont laissés entièrement à eux-mêmes.

Le sénateur WOODROW: Le poids du chargement que peuvent porter les navires ou les bâtiments d'une certaine jauge n'est-il pas établi par des règlements? Car, s'il y a des règlements à ce sujet, ne s'étendraient-ils pas aux navires dont il est question actuellement?

M. CUMYN: Non. Avant de déterminer le nombre de passagers qui peuvent prendre place à bord d'un bâtiment, l'inspecteur des navires à vapeur doit se fonder sur les dimensions du bâtiment en question, le mode de construction du bâtiment, le genre de voyage envisagé et d'autres facteurs. Si le navire ou bâtiment doit être muni d'appareils de sauvetage, comme, par exemple, des embarcations ou des radeaux de sauvetage, il est nécessaire, pour en détermi-

ner le nombre, d'allouer un certain nombre de livres pour chacun des passagers qui prendront place dans le bâtiment.

Le sénateur WOODROW: Dans le cas de l'embarcation de la Gendarmerie royale, les gendarmes ont-ils soutenu qu'on n'avait pas tenu compte du poids du moteur hors-bord pour évaluer la capacité de chargement de l'embarcation? Car, si la capacité de chargement comprenait le poids du moteur hors-bord, on se trouvait à surcharger l'embarcation, alors que, si on n'a pas tenu compte du moteur hors-bord, on ne se trouvait pas à surcharger l'embarcation. Il doit bien y avoir des règlements qui s'appliquent à la capacité de chargement.

M. CUMYN: La plaque que portait l'embarcation n'était là que pour servir de guide au sujet du nombre de passagers. Pour établir le poids maximum du chargement d'une embarcation ou d'un bâtiment, nous nous fondons sur ses dimensions et sur sa capacité et nous allouons tant de livres par passager.

Le sénateur WOODROW: Avez-vous l'intention de faire apposer des plaques sur toutes les embarcations qui naviguent sur les lacs?

M. CUMYN: Cela n'est pas obligatoire, mais nous essayons de le faire faire avec la collaboration des constructeurs d'embarcations au lieu de les contraindre à le faire, et je puis dire que nous avons réussi dans ce domaine.

Le sénateur WOODROW: Les nouvelles embarcations porteront une marque indiquant leur capacité, mais vous ne ferez rien au sujet des embarcations qui sont déjà en usage.

M. CUMYN: Nous voyons à faire apposer une plaque sur n'importe laquelle embarcation ou bâtiment, indépendamment de l'âge de l'embarcation ou du bâtiment, à la demande du propriétaire.

Le sénateur KINLEY: En vertu de la modification projetée, cela n'aura pour résultat que d'exempter de l'inspection ces embarcations ou bâtiments. Les propriétaires de navires ou d'embarcations pourront transporter 12 passagers sans être astreints à l'inspection par l'inspecteur des navires à vapeur.

M. CUMYN: A l'heure actuelle, les navires dont la jauge brute ne dépasse pas cinq tonneaux ne sont pas assujettis à l'inspection par l'inspecteur des navires à vapeur.

Le sénateur KINLEY: Les navires de cette catégorie ne sont pas assujettis à l'inspection par l'inspecteur des navires à vapeur et je ne crois pas qu'ils devraient l'être. Mais c'est une toute autre affaire, en ce qui concerne les passagers. Il y a la question du surchargement du navire. Cela mérite d'être pris en considération. Ne pouvez-vous pas remédier à cette situation d'une manière ou d'une autre?

M. CUMYN: Nous sommes d'avis que la Gendarmerie royale peut très bien s'occuper de la vérification des bâtiments qui transportent moins de 12 passagers. Nous ne croyons pas nécessaire de faire nous-mêmes l'inspection des bâtiments qui transportent moins de 12 passagers.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Le problème qu'a soulevé monsieur le sénateur Kinley est important et il en inquiète plusieurs d'entre nous, mais je pense que vous venez peut-être d'indiquer où se trouve la solution. Il y a deux sortes d'inspection: l'inspection des navires à vapeur et l'inspection des autres navires. Ces autres navires sont-ils assujettis à l'inspection de la Gendarmerie royale du Canada?

M. CUMYN: La Gendarmerie fait une vérification. De plus, les bâtiments qui ne sont pas assujettis à l'inspection par l'inspecteur des navires à vapeur doivent se conformer aux règlements qui exigent qu'ils soient munis de certaines pièces d'équipement. Les propriétaires de bateaux ou les exploitants de bateaux sont laissés entièrement à eux-mêmes en ce qui concerne l'état de leurs bateaux, le nombre de passagers qui peuvent monter à bord (je parle

des bateaux de plaisance) et le nombre de personnes que leurs bateaux peuvent porter.

Le sénateur MACDONALD: Pouvez-vous nous dire si la plaque que vous apposez sur un bateau se rapporte au nombre de passagers ou au poids du chargement?

M. CUMYN: Si je ne me trompe, la plaque mentionne le poids.

Le sénateur MACDONALD: Elle ne mentionne pas le nombre de passagers?

M. CUMYN: Elle mentionne le poids du chargement, y compris le poids du moteur.

Le sénateur KINLEY: La plaque fait-elle état de la capacité de l'embarcation?

M. CUMYN: Nous devons considérer la capacité de l'embarcation afin de déterminer le poids qui, selon nous, peut être transporté par une embarcation.

Le sénateur MACDONALD: La plaque ne mentionne pas le nombre de passagers?

M. CUMYN: Pour déterminer le poids que le bateau peut porter, on se fonde sur sa capacité de chargement.

Le sénateur MACDONALD: On ne détermine pas directement le poids que l'embarcation peut porter, mais on se fonde sur la capacité de chargement de l'embarcation, n'est-ce pas?

Le sénateur WALL: Je ne comprends pas très bien les notes explicatives et j'aimerais à vous signaler la deuxième phrase dans laquelle vous déclarez:

Cependant, de petits navires de moins de cinq tonneaux qui maintiennent un service commercial de passagers sont souvent surchargés et l'exemption de l'inspection permet aux exploitants de ces navires de déterminer à leur discrétion, le nombre de personnes qu'ils vont transporter.

Quand vous dites "cependant", vous voulez évidemment indiquer que cet état de choses inquiète le ministère. Quel est le but de cette expression, si ce n'est de nous inciter à proposer l'inspection obligatoire? Quelle est l'utilité d'imposer une limite de 12 passagers, si l'on considère toutes les exemptions que le sénateur Kinley a mentionnées? Car, de fait, rien n'empêche, par exemple, 20 personnes de monter à bord d'un bateau de cette catégorie, si cette question est laissée entièrement à la discrétion des propriétaires de bateaux. Comme je l'ai fait remarquer, votre inquiétude à l'égard de cette question est manifeste dans vos notes explicatives, mais on n'en trouve aucune trace dans la modification proposée.

Le PRÉSIDENT: Vous ne pouvez manquer de vous apercevoir, monsieur le sénateur, que la présente modification impose une autre restriction sur le chargement des bateaux. Aux termes de la loi actuelle, les navires qui étaient exemptés de l'inspection devaient avoir une jauge ne dépassant pas cinq tonneaux, tandis que, en vertu de la modification projetée, ils ne peuvent être exemptés de l'inspection que s'ils jaugent moins de cinq tonneaux et s'ils transportent au plus 12 passagers. On se trouve ainsi à avoir imposé une restriction de plus aux petits navires en ce qui concerne le transport des passagers.

Le sénateur WALL: Pourquoi 12? Pourquoi ne pas avoir établi cette limite à 10, par exemple?

M. CUMYN: C'est que nous devons établir un certain critère. La limite qui a été établie par la garde côtière dans des règlements de même nature est de 12. C'est aussi la limite qu'on trouve dans la Convention de sécurité. Enfin, nous fondant sur notre expérience dans ce domaine, nous en sommes venus à la décision qu'il convenait d'assujettir les navires de cinq tonneaux à l'inspection quand ils transportent plus de 12 passagers.

Le sénateur WALL: Vous faites une distinction entre les passagers et les personnes qui ne sont pas des passagers. Si vous divisez les personnes à bord d'un navire en deux catégories distinctes, il pourrait y avoir 7, 8 ou 10 personnes à bord en plus des passagers.

M. CUMYN: Je ne crois pas, monsieur le sénateur, que, dans la pratique, l'application de cette disposition permette aux navires de la catégorie qui est visée tout particulièrement dans le présent bill, soit les bateaux de passage, de faire le transport des passagers et de transporter en même temps d'autres personnes en plus des passagers.

Le sénateur KINLEY: Je n'ai pas d'inquiétude au sujet des navires qui jaugeent cinq tonneaux; c'est un bon tonnage. Mais c'est différent, quand 12 passagers prennent place à bord d'un navire qui ne jauge que trois tonneaux.

M. CUMYN: On peut transporter moins de 12 passagers, à la discrétion du propriétaire du navire. Notre problème consiste à savoir quel maximum nous pouvons fixer.

Le sénateur KINLEY: Je suppose que les gens doivent prendre des risques, eux aussi.

M. CUMYN: Nous devons laisser une certaine mesure de responsabilité aux exploitants de navires.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser au capitaine Cumyn? A mon avis, nous avons obtenu tous les renseignements que nous désirions obtenir au sujet de l'article à l'étude. Est-ce que d'autres membres du Comité désirent faire des observations au sujet de l'article 12?

Le sénateur WOODROW: J'estime qu'on nous a fourni tous les renseignements voulus.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à prendre une décision au sujet de l'article 12?

Le sénateur MACDONALD: Dans sa forme modifiée.

Le PRÉSIDENT: C'est cela, dans sa forme modifiée.

L'article est approuvé.

Le PRÉSIDENT: Avec votre assentiment, nous allons maintenant passer à l'étude d'un autre article qui n'est pas contentieux: le paragraphe (2) de l'article premier. Ce paragraphe traite de la définition de l'expression "voyage international". Si je ne m'abuse, monsieur Baldwin, il n'y a pas de désaccord au sujet de cet article, n'est-ce pas?

M. BALDWIN: Pour autant que je le sache, il n'y en a pas, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Le témoin voudra bien nous renseigner sur le sens du paragraphe (2) de l'article premier. Nous verrons bien, au cours de la discussion qui s'ensuivra, s'il y a un désaccord au sujet de ce paragraphe. Le texte du paragraphe (2) apparaît à la première page du bill. Nous avons déjà adopté le paragraphe (1) de l'article premier et nous passons maintenant à l'étude de l'alinéa (2) du même article.

M. CUMYN: Il serait assez difficile de vous donner des explications au sujet du paragraphe (2) sans lire auparavant certains articles de la loi. Je vais faire mon possible pour ne pas vous lire de texte, mais j'ai pensé que ce serait peut-être une bonne chose de lire certains articles afin de voir le cadre dans lequel s'insère le paragraphe (2).

Cette modification vise à rectifier ou à éliminer une contradiction qui s'est glissée entre la Loi sur la marine marchande et la Convention de sécurité, c'est-à-dire la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, relativement à l'application de la convention aux navires qui font certains voyages sur le fleuve Saint-Laurent en aval du canal de Lachine. Le texte de la Convention de sécurité apparaît à la page 337 sous le titre d'Annexe "A".

Le sénateur KINLEY: Les seuls navires auxquels ne s'applique pas la Convention internationale sont les navires qui naviguent sur les Grands lacs, n'est-ce pas?

M. CUMYN: C'est exact.

Le sénateur KINLEY: La modification proposée va donc leur permettre de circuler jusqu'au canal de Lachine.

M. CUMYN: Comme je l'ai mentionné, le texte de la Convention de sécurité apparaît à la page 337 de la loi sous le titre d'Annexe "A". Comme vous le savez, le Canada fait partie de la Convention de sécurité. Comme on peut s'en rendre compte en se reportant à l'alinéa a) de la règle n° 1, à la page 351, la Convention s'applique uniquement aux navires effectuant des voyages internationaux. L'alinéa d) de la règle 2 nous fournit la définition d'un voyage international aux termes de la Convention. Si nous nous reportons à la page 352, nous remarquons que la règle 3 b), au milieu de la page, exclut de l'application des règles de la Convention:

"les navires circulant uniquement sur les Grands lacs de l'Amérique du Nord, et sur les eaux qui les relient entre eux, ou en sont tributaires, limitées à l'Est, par le débouché du canal Lachine à Montréal, dans la province de Québec, Canada."

Si l'on se reporte maintenant à la page 5 de la Loi, on voit qu'il y est dit, au paragraphe (43), que l'expression

"voyage international", appliquée à... la Convention de sécurité, signifie un voyage (qui n'est pas un voyage en eaux intérieures, défini aux présentes) d'un port d'un pays à un port d'un autre pays..."

L'expression "qui n'est pas un voyage en eaux intérieures" limite la portée de la définition du "voyage international", car, si vous vous référez au paragraphe 41 qui apparaît à la même page, vous verrez qu'il y est dit:

"eaux intérieures du Canada" signifie les fleuves, rivières, lacs et autres eaux douces navigables à l'intérieur du Canada, et comprend le fleuve Saint-Laurent aussi loin vers la mer qu'une ligne droite tirée de Cap-des-Rosiers, passant par la pointe occidentale de l'île d'Anticosti et se prolongeant jusqu'à la rive nord;"

Le PRÉSIDENT: Je vois. Vous avez porté la limite au delà de l'embouchure du canal Lachine.

M. CUMYN: Ce qui signifie que les navires circulant sur les Grands lacs et dans les eaux internationales échappent à l'application des dispositions de la Convention, aux termes des dispositions de ladite Convention, uniquement s'ils ne dépassent pas l'embouchure du canal Lachine; mais, en vertu de la définition, rien ne les empêcherait de naviguer en aval jusqu'à l'île d'Anticosti. La modification proposée vise à apporter une rectification à la définition qui apparaît au paragraphe (43) et de la rendre conforme aux dispositions de la Convention de sécurité.

Le PRÉSIDENT: Cela semble plutôt compliqué, bien que ce soit bien clair.

Le sénateur ASELTINE: On nous a fait un bon exposé de la question.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe (2) de l'article premier est-il approuvé, messieurs?

Le paragraphe (2) de l'article premier est approuvé.

Paragraphe (3) de l'article premier.—Eaux secondaires du Canada.

Le PRÉSIDENT: On veut apporter une modification au paragraphe (3) qui apparaît au haut de la page 2 du bill et qui définit l'expression "eaux secondaires du Canada." Nous n'avons pas encore étudié cette question. J'invite le capitaine Slocombe à nous fournir des explications au sujet de cette question.

Le capitaine SLOCOMBE: Monsieur le président, la présente modification concerne l'examen des capitaines et des seconds. D'après la présente définition, le lac Winnipeg fait partie des eaux intérieures du Canada, du moins en ce

qui concerne l'examen des capitaines et des seconds. La modification inclut maintenant le lac Winnipeg dans les eaux secondaires du Canada.

Le PRÉSIDENT: Monsieur le sénateur Haig est-il présent?

Le sénateur WALL: Dans les eaux secondaires, dites-vous?

Le capitaine SLOCOMBE: Oui. La modification proposée vise à inclure le lac Winnipeg dans les eaux secondaires du Canada.

Le sénateur ASELTINE: Le lac Winnipeg est un assez grand lac.

Le capitaine SLOCOMBE: Oui, monsieur le sénateur; mais, à l'heure actuelle, le lac Winnipeg est rattaché au lac Supérieur et aux autres eaux intérieures qui s'étendent jusqu'à l'île d'Anticosti.

Le sénateur MACDONALD: Nous retournons vers le passé.

Le capitaine SLOCOMBE: Les eaux secondaires, elles, comprennent le Grand lac des Esclaves, le fleuve Mackenzie et les autres eaux et rivières des Territoires du Nord-Ouest. La difficulté est celle-ci. Si, par exemple, le capitaine d'un navire qui fait le transport des passagers sur le lac Winnipeg est obligé de se procurer le même brevet que le capitaine du plus grand navire qui navigue sur les Grands lacs, il en résulte de grandes difficultés pour les exploitants du navire. S'il est vrai que les exploitants des autres catégories de navires doivent aussi faire face à des problèmes de moindre importance, le fait demeure cependant qu'ils éprouvent beaucoup de difficulté à recruter des hommes qui ont une expérience suffisante de la navigation sur les eaux intérieures et qui sont capables en même temps de subir les examens obligatoires avec succès. La présente modification fait suite aux demandes qui nous ont été adressées par les propriétaires de navires et de bateaux qui circulent sur le lac Winnipeg, et aussi par le Conseil canadien des pêcheries (*Fisheries Council of Canada*) qui, vous ne l'ignorez pas, messieurs les sénateurs, se fait le porte-parole de l'industrie de la pêche d'une mer à l'autre.

Le sénateur MACDONALD: Quels sont les mots qui ont été changés dans la définition?

Le capitaine SLOCOMBE: La modification n'élimine que le lac Winnipeg des exceptions mentionnées. Comme vous pouvez le constater, le paragraphe porte, à l'heure actuelle: "eaux secondaires du Canada" signifie toutes les eaux intérieures du Canada, autres que celles des lacs Ontario, Érié, Huron (y compris la baie Georgienne), Supérieur et Winnipeg, ainsi que du fleuve Saint-Laurent", et ainsi de suite.

Le PRÉSIDENT: On élimine ainsi le mot "Winnipeg", n'est-ce pas?

Le capitaine SLOCOMBE: Nous avons éliminé les mots "et Winnipeg", ce qui se trouve à inclure le lac Winnipeg dans les eaux secondaires du Canada. Comme M. Baldwin l'a fait remarquer, c'est un fait qu'il est plus facile d'obtenir un brevet de capitaine pour naviguer dans les eaux secondaires que pour naviguer dans les eaux intérieures, et nous estimons qu'un brevet de navigation dans les eaux secondaires suffit amplement à assurer la sécurité de la navigation sur le lac Winnipeg.

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

Le paragraphe (3) est-il approuvé?

Le paragraphe (3) de l'article premier est approuvé.

Nous passons à l'article 3—Qualités requises pour être propriétaire d'un navire britannique.

Le PRÉSIDENT: A votre connaissance, monsieur Baldwin, cet article donne-t-il lieu à des objections?

M. BALDWIN: Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Il conviendrait peut-être, de toute façon, de donner la parole à M. Guthrie, qui est le régistrateur des navires.

M. GUTHRIE: Monsieur le président, messieurs les sénateurs, le présent bill vise à simplifier le texte actuel de l'article 3. La modification n'apporte

aucun changement fondamental dans les dispositions de l'article. Nous avons simplement retranché la mention des "denizens" et fait disparaître toute distinction entre les personnes qui sont sujets britanniques de naissance et les personnes qui le sont devenus par naturalisation. Nous avons aussi inclus la République d'Irlande. La rédaction de l'article se fonde pour ainsi dire mot à mot sur les dispositions de l'article premier du *Merchant Shipping Act* de 1894 et sur la loi intitulée *British Commonwealth Merchant Shipping* dont on a fait mention ce matin. A la suite de la mise en vigueur du *British Nationality Act*, en 1948, le Royaume-Uni a apporté une modification à son article et c'est maintenant à notre tour de faire la même chose. La Loi sur la citoyenneté a remplacé la Loi sur la nationalité, qui reconnaissait la denization et les lettres de denization, mais il semble bien qu'on n'a jamais eu recours à ces dispositions. Étant donné que la Loi sur la citoyenneté ne renferme plus de dispositions au sujet de la denization, il n'y aurait pas d'utilité à les conserver dans le présent article. La modification proposée aura surtout comme résultat, comme il est mentionné dans le bill, de limiter le droit de propriété sur les navires britanniques immatriculés au Canada aux sujets britanniques ou aux corps constitués en corporation et ayant leurs principaux établissements dans un des pays du Commonwealth, ou à un corps constitué en corporation sous le régime de la loi de la République d'Irlande et ayant son principal établissement dans ce pays.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser à M. Guthrie au sujet du présent article? A mon avis, cette modification est opportune.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je suis heureux, monsieur le président, qu'on ait éliminé le mot "denizens", car je ne sais même pas ce que cela signifie.

Le sénateur HUGESSEN: Je n'ai jamais entendu parler de "lettres de denization", pour ma part. En avez-vous déjà entendu parler, monsieur le sénateur Connolly?

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je n'en ai jamais entendu parler.

M. GUTHRIE: Je crois savoir que le Secrétaire d'État a déclaré en 1939 qu'on n'avait jamais émis de lettres de denization au Canada, mais on trouve un cas. Il s'agit, semble-t-il, de certificats accordés au quatorzième et au quinzième siècles, en vertu de la prérogative royale et sous le Grand Sceau, à certains marchands de Londres. Les lettres de denization équivalaient presque à la naturalisation. Si je ne me trompe, les "denizens" jouissaient des privilèges qui accompagnent la citoyenneté, mais ils ne pouvaient transmettre leurs privilèges à leurs descendants.

Le PRÉSIDENT: Ainsi, un marchand qui établissait provisoirement sa résidence à Londres et devenait un "denizen" pendant cette période, ne pouvait transmettre ce titre à ses descendants.

M. GUTHRIE: Non. Il détenait des lettres patentes qui lui accordaient un privilège personnel.

Le sénateur MACDONALD: Je me suis donné la peine de chercher la définition du mot "denization" dans le dictionnaire.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Que signifie-t-il?

Le sénateur MACDONALD: Si je m'en souviens bien, le mot "denizen" désigne les personnes qui ne sont pas nées dans le pays où elles habitent et qui y sont établies d'une manière permanente, mais qui n'ont pas encore obtenu la citoyenneté dans ledit pays.

Le PRÉSIDENT: Cette définition semble s'accorder avec ce que M. Guthrie vient de nous dire.

Le sénateur KINLEY: Il semblerait, monsieur le président, que les dispositions de l'alinéa b) ne pourront s'appliquer aux citoyens de la République d'Irlande que dans le cas des corps constitués en corporation.

M. GUTHRIE: L'article 23 de la Loi sur la citoyenneté canadienne contient déjà des dispositions qui accordent aux citoyens de la République d'Irlande le statut de citoyens britanniques au Canada. Le Royaume-Uni a adopté des dispositions semblables dans le *Ireland Act* de 1949. D'autres pays du Commonwealth, le Pakistan et l'Inde, ont aussi adopté des dispositions semblables.

Le sénateur KINLEY: Les citoyens de la République d'Irlande sont-ils citoyens britanniques, quand ils sont en Angleterre?

M. GUTHRIE: Ils jouissent des mêmes privilèges que s'ils l'étaient. Ils ne sont pas sujets britanniques, mais ils jouissent des mêmes privilèges que ceux-ci, comme, par exemple, le droit de posséder un navire.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous obtenu, messieurs, tous les renseignements voulus au sujet de l'article 3? Quels sont ceux qui sont en faveur de la modification?

L'article 3 est approuvé.

Le PRÉSIDENT: Il ne nous reste que très peu de travail à faire. Nous avons décidé de reporter l'étude de l'article 9 à notre prochaine séance. L'article 10 est le seul que nous n'avons pas encore étudié. L'article 10 concerne l'exemption des pilotes brevetés aux États-Unis. Le sous-ministre me fait savoir que, à son avis, cette question ne soulève pas d'objections et qu'elle découle dans une large mesure de l'article 11 que nous avons déjà étudié. Nous passerons donc à l'étude de l'article 10, si vous le voulez bien.

—L'article 10: Exemption des pilotes brevetés aux États-Unis.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous avoir l'obligeance, monsieur Balwin, de nous fournir des explications au sujet de l'article 10?

M. BALDWIN: Monsieur le président, l'article 10 propose l'adoption d'un nouvel article qui influera sur les articles 354, 355 et 356 de la loi actuelle. Aux termes des trois articles précités, un pilote non breveté qui se fait employer en tant que pilote dans une circonscription de pilotage établie par la loi se rend coupable d'une infraction à la loi et est passible d'une peine. Un capitaine qui emploie un pilote non breveté est également passible d'une peine. Il s'agit ici d'une circonscription établie par la loi. Cependant, il se présente des difficultés quand une circonscription de pilotage s'étend jusqu'aux eaux limitrophes, car on peut s'attendre que des navires traversent la frontière. C'est pour cette raison que nous proposons le nouvel article 356A qui stipule que les pilotes américains peuvent faire du pilotage sur le côté canadien de la frontière dans les eaux limitrophes d'une circonscription de pilotage établie par la loi, sans se rendre coupables d'une infraction, comme il est mentionné dans les trois articles que j'ai mentionnés. Le meilleur exemple que je peux vous fournir concerne la circonscription actuelle de pilotage entre Cornwall et Kingston sur le fleuve Saint-Laurent, c'est-à-dire, là où le fleuve longe la frontière et où les pilotes canadiens sont constamment obligés de franchir la frontière et de la retraverser. La réciprocité des certificats de pilotage s'impose sur le fleuve Saint-Laurent.

Le sénateur POWER: Est-ce qu'on pratique la réciprocité sous ce rapport à l'heure actuelle?

M. BALDWIN: Oui. Les États-Unis n'ont jamais contesté le droit des pilotes canadiens de franchir et de retraverser la frontière pour fins de pilotage sur le fleuve Saint-Laurent.

Le sénateur POWER: Est-on obligé d'avoir recours aux services d'un pilote pour faire la traversée de Prescott à Ogdensburg?

M. BALDWIN: Non. Le nouvel article s'applique aux navires qui circulent en aval et en amont du fleuve et qui sont obligés de franchir et de retraverser la frontière quand ils naviguent entre Cornwall et Kingston. Du point de vue juridique, nous pourrions contester le droit d'un pilote américain de faire du pilotage sur le côté canadien du fleuve. La modification proposée va résoudre cette question.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous soulever des objections au sujet du présent article, monsieur Gérin-Lajoie, en tant que représentant des associations de pilotage?

Aimeriez-vous à faire des observations au nom de la *Shipping Federation*, monsieur Brisset?

M. BRISSET: Non, monsieur le président.

M. GÉRIN-LAJOIE: Je ne veux soulever aucune objection, monsieur le président, en tant que porte-parole de la Corporation des pilotes de la région Montréal-Kingston-Ottawa, mais j'aimerais à poser une question au sous-ministre afin de tirer cette question au clair. Est-ce que le nouvel article signifie, monsieur le président, que, en principe, tous les pilotes brevetés aux États-Unis pourront faire du pilotage sur le fleuve, c'est-à-dire, dans une assez grande mesure pour mettre à pied tout le groupe actuel de pilotes canadiens? C'est la seule chose qui intéresse mes clients et il conviendrait peut-être de la tirer au clair.

M. BALDWIN: Je ne sais pas exactement quoi répondre à cette question, car tout dépend des accords que nous concluerons avec les États-Unis. La meilleure réponse que je peux peut-être vous donner à l'heure actuelle, c'est que, en vertu de l'accord actuellement en vigueur, il arrive parfois que des capitaines de navires américains, qui se disent pilotes, se plaignent de ce que les pilotes canadiens forcent les pilotes américains à chômer et qu'ils devraient leur abandonner une partie du travail de pilotage.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres observations à faire?

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je crois qu'on pourrait dire la même chose au sujet des pilotes américains.

Le PRÉSIDENT: Oui.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Pouvez-vous nous dire si, dans l'élaboration des ententes réciproques avec les États-Unis, le ministère songe à discuter la question de l'emploi des pilotes canadiens et américains? Car il est normal de s'attendre que ce problème s'accroîtra à mesure que le trafic augmentera sur les cours d'eaux, n'est-ce pas?

M. BALDWIN: En effet. Je peux vous répondre, monsieur le sénateur, que nous envisageons de discuter cette question éventuellement, mais des discussions à ce sujet seront peu fructueuses aussi longtemps que nous ne serons mieux fixés sur le genre de mesures législatives que les États-Unis songent à présenter. Dans l'intervalle, nous allons continuer de nous en tenir aux accords actuels concernant le pilotage sur cette partie du fleuve.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Dans la pratique, est-ce que les navires qui circulent sur la partie du fleuve qui se trouve entièrement du côté canadien ont recours aux services des pilotes canadiens dans cette circonscription canadienne de pilotage?

Le PRÉSIDENT: Je pense que nous sommes favorisés à cet égard.

Le sénateur KINLEY: Le capitaine d'un navire américain peut-il retenir les services d'un pilote américain à Montréal ou à Kingston?

M. BALDWIN: Non, pas aux termes des accords actuellement en vigueur.

Le sénateur KINLEY: Si un pilote monte à bord d'un navire à Chicago, par exemple, peut-il y demeurer jusqu'à destination?

M. BALDWIN: Oui. C'est ainsi qu'on procède habituellement.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Et si un pilote canadien monte à bord d'un navire à Montréal, il peut y demeurer jusqu'à ce que le navire atteigne Chicago, n'est-ce pas?

M. BALDWIN: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser ou d'autres observations à faire au sujet de l'article 10?

L'article 10 est-il approuvé?

L'article 10 est approuvé.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il ne nous reste plus qu'à faire l'étude de l'article 9.

Le sénateur ASELTINE: Vous dites que nous avons étudié chacun des articles du bill à l'exception de l'article 9?

Le PRÉSIDENT: J'ai en main une copie du bill et je vois que j'ai inscrit le mot "approuvé" en regard de chaque article à mesure que nous en avons fait l'étude. A ma connaissance, nous avons approuvé chacun des articles du bill. Nous avons apporté des modifications aux articles 11 et 12. Nous avons adopté chacun des articles du bill, à l'exception de l'article 9.

Le sénateur POWER: L'article 8 a-t-il été approuvé?

Le PRÉSIDENT: Oui. Nous l'avons approuvé ce matin après une longue discussion, si vous vous en souvenez, au sujet des circonscriptions de pilotage.

Le sénateur POWER: J'avais l'impression que l'article 8 avait été réservé.

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes finalement venus à la décision de ne pas réserver l'article 8. Nous avons décidé de conserver dans la loi les articles 322 et 323 en vertu desquels sont établies les circonscriptions de pilotage de la région de Montréal, car il pourrait y avoir beaucoup des protestations si nous abrogeons tout ce qui a rapport aux anciennes circonscriptions de pilotage.

Le sénateur POWER: J'étais absent, à ce moment-là.

Le PRÉSIDENT: Nous en avons discuté à la fin de la séance de la matinée après votre départ.

Le sénateur POWER: Je crois savoir que les observations qui devaient être faites par certains avocats portaient sur l'article 8.

Le PRÉSIDENT: Ils ont présenté leurs observations.

Le sénateur POWER: Je crois qu'il y avait aussi d'autres personnes qui voulaient présenter leur point de vue au sujet de cet article.

Le PRÉSIDENT: Je ne le crois pas. Quelqu'un aurait-il des observations à faire au sujet de l'article 8, qu'il n'a pas eu l'occasion de formuler auparavant?

M. GÉRIN-LAJOIE: Quant à moi, je n'ai rien d'autre à ajouter au nom des personnes que je représente.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je pense que M. Langlois déclarerait aussi la même chose, s'il était ici.

Le PRÉSIDENT: Oui. Nous avons terminé l'étude de l'article 8 en comité et je puis dire que j'ai fait tout mon possible pour que les personnes intéressées puissent formuler leur opinion.

Le sénateur ASELTINE: Ainsi, il nous reste encore l'article 9.

Le PRÉSIDENT: Il nous reste encore à faire l'étude de l'article 9. On a suggéré que nous nous réunissions de nouveau jeudi prochain, en matinée, à 10 heures et demie.

Le sénateur ASELTINE: J'en fais la proposition.

Le PRÉSIDENT: J'espère, messieurs les sénateurs, que nous pourrions terminer l'étude de l'article 9 jeudi matin afin que je puisse présenter mon rapport au Sénat jeudi après-midi et que nous puissions l'adopter la semaine suivante. Vous aimeriez à ce que nous terminions l'étude du bill dans le plus court délai, n'est-ce pas? monsieur le sénateur Aseltine.

Le sénateur ASELTINE: Il faut qu'il soit présenté à l'autre Chambre.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé que nous nous ajournions à jeudi prochain, à 10 heures et demie du matin.

Des SÉNATEURS: (Assentiment).

Le PRÉSIDENT: Adopté. Merci.

Sur ce, le Comité s'ajourne au jeudi, 19 février, à 10 heures et demie du matin.

Deuxième session de la vingt-quatrième législature

1959

SÉNAT DU CANADA



DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Auquel a été renvoyé le bill S-3 intitulé: Loi modifiant la
Loi sur la marine marchande du Canada

Président: L'honorable ADRIAN K. HUGESSEN

Fascicule 4

SÉANCE DU JEUDI 19 FÉVRIER 1959

TÉMOINS:

M^o Paul Gérin-Lajoie, C.R., représentant les associations de pilotes; M. J.-G. Chartier, président de la Corporation des pilotes de Saint-Laurent-Kingston-Ottawa; M. H. C. Kingstone, Division juridique, ministère des Affaires extérieures; M. André Bissonnette, section des traités de la Division juridique, ministère des Affaires extérieures; M. J. R. Baldwin, sous-ministre des Transports; M. John Mahoney, représentant la *Dominion Marine Association*.

L'IMPRIMEUR DE LA REINE, CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1959

20552-6-1

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: L'honorable ADRIAN K. HUGESSEN

Les honorables sénateurs

* Aseltine	Gouin	Molson
Baird	Grant	Monette
Beaubien	Haig	Paterson
Bishop	Hardy	Pearson
Bouffard	Hayden	Power
Bradley	Horner	Quinn
Brunt	Hugessen	Raymond
Buchanan	Isnor	Reid
Campbell	Jodoin	Robertson
Connolly (<i>Halifax-Nord</i>)	Kinley	Roebuck
Connolly (<i>Ottawa-Ouest</i>)	Lambert	Smith (<i>Queens-</i> <i>Shelburne</i>)
Dessureault	Lefrançois	Stambaugh
Emerson	* Macdonald	Véniot
Euler	McGrand	Vien
Farris	McKeen	Wood
Gershaw	McLean	Woodrow—(48).
Gladstone	Méthot	

50 membres

(Quorum 9)

* Membre d'office

ORDRE DE RENVOI

MERCREDI 28 janvier 1959.

Extrait des Procès-verbaux du Sénat.

“Conformément à l'ordre du jour, l'honorable sénateur Aseltine propose, avec l'appui de l'honorable sénateur Brunt, que le bill S-3, intitulé: Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, soit maintenant 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 Aseltine propose, avec l'appui de l'honorable sénateur Emerson, que le bill soit renvoyé au comité permanent des transports et communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.”

Le greffier du Sénat,
J. F. MacNEILL.

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 19 février 1959.

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

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen (*président*), Aseltine, Beau-bien, Bradley, Buchanan, Connolly (*Ottawa-Ouest*), Dessureault, Gladstone, Haig, Hardy, Hayden, Horner, Isnor, Kinley, Lambert, Lefrançois, Macdonald, McGrand, Molson, Monette, Power, Reid, Smith (*Queens-Shelburne*), Stambaugh, Veniot et Woodrow.—26

Aussi présents: M. E. Russell Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire; les sténographes officiels du Sénat.

Le Comité poursuit l'examen du bill S-3 intitulé: Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada.

Preennent la parole pour donner des explications quant au bill:

M. H. C. Kingstone, Division juridique, ministère des Affaires extérieures;

M. André Bissonnette, Section des traités de la Division juridique, ministère des Affaires extérieures;

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

Sont également entendus:

M^e Paul Gérin-Lajoie, C.R., avocat, représentant l'Association des pilotes pour le port de Québec et le bas du fleuve, les Pilotes unis de Montréal, la Corporation des pilotes pour le port de Montréal, la Corporation des pilotes de Saint-Laurent-Kingston-Ottawa;

M. John Maloney, représentant la *Dominion Marine Association*;

M. J.-G. Chartier, président de la Corporation des pilotes de Saint-Laurent-Kingston-Ottawa.

L'étude du bill est remise à plus tard.

A 1 heure et quart, le Comité s'ajourne au mercredi 25 février, à 10 heures et demie du matin.

Certifié conforme.

Le secrétaire du Comité,
Gérard LEMIRE.

LE SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, jeudi 19 février 1959

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le bill S-3 visant à modifier la Loi sur la marine marchande du Canada, se réunit à 10 heures et demie du matin.

Le sénateur A. K. Hugessen occupe le fauteuil.

Le PRÉSIDENT: La séance est ouverte.

Les honorables sénateurs se souviendront qu'il nous reste à étudier l'article 9 du bill visant à modifier la Loi sur la marine marchande du Canada. A la fin de la dernière séance, nous avons terminé l'interrogatoire de M. Kingstone, avocat du ministère des Affaires extérieures, qui a rendu témoignage, en ce qui a trait aux questions internationales dans la modification proposée pour l'article 9. Et M^e Gérin-Lajoie, avocat des diverses associations de pilotes, de la Pointe-au-Père à Kingston, était sur le point de présenter son exposé au Comité. Avant de prier M^e Gérin-Lajoie de commencer, je pense que je devrais vous mettre au courant de ce qui s'est passé depuis la dernière séance.

Jeudi dernier, j'ai reçu deux télégrammes dans les mêmes termes. L'un venait de North Sydney (N.-É.) et était signé "Les pilotes de Sydney" et l'autre, de Saint-Jean (N.-B.) était signé "Les pilotes de Saint-Jean". Les deux groupes se disaient opposés à l'article 9 du bill et appuyaient le point de vue émis ou devant être émis devant le Comité par les pilotes du fleuve Saint-Laurent et par la *Canada Merchant Service Guild*.

Hier matin, je recevais un télégramme de Vancouver, signé par M. G. F. Bullock, secrétaire national de la *Canada Merchant Service Guild*, ainsi conçu:

Les pilotes de la Colombie-Britannique ainsi que les pilotes du Fleuve Fraser sollicitent le privilège d'étudier l'amendement proposé à l'article 346 de la Loi sur la marine marchande du Canada...

Il s'agit de l'article 9 dont j'ai parlé.

... concernant le pilotage stop A titre de groupement représentatif, l'Association des pilotes du Canada vous prie d'intervenir en faveur de tous les pilotes canadiens et de faire une démarche auprès du Comité des transports et des communications du Sénat stop Votre aide sera fort appréciée stop Serai Ottawa la semaine prochaine pour étudier la question.

De semblables télégrammes ont été reçus par le sénateur Reid et le sénateur Farris et par un ou deux sénateurs de la Colombie-Britannique, je pense. Après avoir débattu la question avec le leader du gouvernement (l'hon. M. Aseltine), le secrétaire des comités et le sénateur Reid, j'ai expédié à M. Bullock, hier, la dépêche suivante:

Au sujet de votre télégramme d'hier, le Comité du Sénat des transports et des communications a étudié, pendant les deux dernières

semaines, le bill visant à modifier la Loi sur la marine marchande du Canada stop Le Comité devait tenir sa dernière séance demain mais vu votre demande il sera prêt à tenir sa prochaine séance mercredi matin le 25 courant, à 10 heures et demie du matin, afin d'entendre les observations que votre association désire faire stop S'il vous plaît avertir par télégramme si votre association désire être entendue lors de la séance en question.

Je me permets de dire que j'ai fixé la prochaine réunion du Comité à mercredi prochain, dans la matinée, à condition, bien entendu, que le Comité y consente. J'ai reçu, ce matin, de M. Bullock, de Vancouver, la réponse suivante:

Au sujet de votre télégramme concernant l'amendement proposé à la Loi sur la marine marchande du Canada stop Apprécie l'occasion de comparaître mercredi le 25 février devant votre Comité stop Arriverai à Ottawa le 23 pour obtenir une copie de l'amendement proposé afin de l'étudier et considérer l'application projetée de l'amendement proposé stop Vous téléphonerai dès mon arrivée.

J'aimerais bien que le Comité, s'il le veut bien, approuvât l'initiative que j'ai prise hier en fixant à mercredi prochain la prochaine séance de notre Comité afin d'entendre les observations des pilotes de la Colombie-Britannique.

Le sénateur ASELTINE: Il semble bien sûr qu'ils viendront.

Le PRÉSIDENT: Je ne voulais pas convoquer une séance pour mercredi, sans avoir l'assurance qu'ils viendraient se faire entendre, car ils auraient pu changer d'idée et ne pas venir. Voilà pourquoi j'ai demandé une réponse.

Le sénateur ASELTINE: Croyez-vous que le Comité pourrait terminer son travail mercredi prochain?

Le PRÉSIDENT: Je l'ignore, sénateur. Tout dépendra de ce que nous aurons à prendre en considération relativement à l'article 9 et aussi, évidemment, de la longueur des témoignages qui seront rendus mercredi. Nous avons, aujourd'hui, toute la matinée devant nous et je pense que nous pourrons faire bien du travail ce matin.

Le sénateur ASELTINE: J'ai posé la question parce que nous sommes à étudier ce bill depuis deux ou trois semaines et j'aimerais bien que notre enquête se terminât aussitôt que possible.

Le PRÉSIDENT: Je voudrais bien en finir avec tous les témoignages locaux dès aujourd'hui et réserver pour mercredi ce qu'auront à nous dire les gens de la Colombie-Britannique, mais cela ne dépend pas de moi.

Le sénateur MACDONALD: Il s'agit d'un bill fort important, et nous devrions y consacrer toute l'attention possible. Je ne pense pas qu'il faille fixer une date d'avance.

Le PRÉSIDENT: Parfaitement.

Le sénateur POWER: Je crois avoir proposé, lors de la dernière séance, de reprendre l'étude de l'article 8.

Le PRÉSIDENT: Pensez-vous que nous puissions attaquer l'article 9 maintenant? Je suis certain que le Comité acceptera votre motion. C'est une question de courtoisie, sénateur Power. Vous ne voulez pas étudier l'article 8 avant l'article 9, n'est-ce pas?

Le sénateur POWER: Je ne veux rien changer à la façon ordinaire de procéder, mais, s'il faut discuter de la motion visant à reprendre l'étude de l'article en question, peut-être serait-il préférable de le faire maintenant. Si le Comité consent à reprendre l'article 8, je suis à votre disposition quant à décider du moment où nous devons débattre la question. Peu me chaut que l'on s'occupe de l'article 9, pourvu que je sois certain que l'on étudiera l'article 8. C'est tout ce qu'il importe de savoir en ce moment.

Des voix: Entendu.

Le PRÉSIDENT: M. Gérin-Lajoie a un mémoire à soumettre au Comité.

Le sénateur KINLEY: Monsieur le président, avant que M^e Gérin-Lajoie prenne la parole, puis-je faire une correction au rapport sténographique du Comité permanent. Il s'agit de la séance du 12 février 1959, et le compte rendu (page 125 de l'anglais) m'attribue les paroles suivantes:

Je n'ai pas ce problème au sujet de Terre-Neuve, sauf que l'on prétend que nous accordons un traitement de faveur aux provinces Maritimes au détriment de la province de Terre-Neuve. Il se peut aussi que beaucoup de gens, à Terre-Neuve pensent que c'est une bonne chose que cette flotte de pêche vienne au pays.

Je pense que c'est moi qui ai fait erreur et que la déclaration est incomplète et trompeuse. J'ai poursuivi en disant:

L'année dernière cette flotte a acheté une grande quantité de boëtte à Terre-Neuve et on a été obligé d'en importer.

Maintenant, j'ai contrôlé et voici le renseignement que j'ai obtenu quant à ce qu'a acheté le Portugal:

Morue légèrement salée	1957	412,000 livres
	1958	3,734,500 livres
	(à la fin de novembre)	
Morue fortement salée	1958	29,400 livres
Boëtte	1957	2,569,000 livres
	1958	Pas du tout

En 1958 ils n'en ont pas acheté, parce que, cette année-là, on manquait de boëtte. Les renseignements statistiques n'en disent pas davantage.

J'ai dit qu'il était nécessaire d'en importer. Je pense que la boëtte venait d'ailleurs et a été livrée à la flotte, à Terre-Neuve. Celle-ci n'a pas acheté de boëtte à Terre-Neuve en 1957. Puis, j'ai dit: "Tous nos bateaux sont des chalutiers." La flotte de pêche en haute mer est composée surtout de chalutiers. J'ai ensuite ajouté: "Il n'y a presque pas de bateaux pêchant à la ligne." Comme vous le savez, la flotte portugaise en est entièrement composée. Et j'ai ajouté "et ces bateaux constituent un marché pour le capelan et l'encornet que l'on pêche en énormes quantités. Je ne vous dirai pas ce que veut Terre-Neuve; je me contenterai de dire que l'on fait des distinctions contre elle."

Monsieur le président, voilà la correction que je veux faire.

Le PRÉSIDENT: Le compte rendu sera donc corrigé. Merci.

Maintenant, le Comité est-il prêt à entendre Me Gérin-Lajoie qui, comme je l'ai dit, représente toutes les associations de pilotes jusqu'à Kingston, y compris le port de Montréal.

Me Paul Gérin-Lajoie, avocat de l'Association de pilotes pour le port de Québec et le bas du fleuve, des pilotes unis de Montréal, de la Corporation des pilotes du port de Montréal et de la Corporation des pilotes de Saint-Laurent-Kingston-Ottawa:

Monsieur le président, honorables sénateurs, si vous me le permettez, je pourrai me reporter à un mémoire que j'ai préparé avec mes clients et qui se trouve devant vous. J'espère qu'il y en a des exemplaires.

Le PRÉSIDENT: Le mémoire porte la date du 12 février 1959 à Ottawa et est soumis au Comité permanent des transports et des communications par un Comité mixte des pilotes du fleuve Saint-Laurent, formé par les quatre associations groupant tous les pilotes brevetés du Saint-Laurent entre la Pointe-au-Père et Kingston, nommément: l'Association des pilotes pour le port de Québec

et le bas du fleuve, les Pilotes unis de Montréal, la Corporation des pilotes du port de Montréal, la Corporation des pilotes de Saint-Laurent-Kingston-Ottawa.

Que l'on me permette de dire que tout le long de cet exposé le mot "pilote" est employé au sens technique que lui donne la Loi sur la marine marchande du Canada. Au Canada, dans le langage ordinaire tout autant qu'aux États-Unis dans le langage officiel, le mot "pilote" s'applique à toute personne qui assume la conduite d'un bâtiment, que cette personne soit ou non un membre de l'équipage du vaisseau en question. Au contraire, la Loi sur la marine marchande du Canada, au paragraphe 64 de l'article 2, définit le mot "pilote" de la façon suivante: "une personne n'appartenant pas à un navire mais en ayant la conduite". Donc, en pratique, c'est un navigateur qui se spécialise dans la conduite des navires dans des eaux désignées.

Le sénateur MACDONALD: Puis-je vous interrompre un instant? A la fin du premier alinéa, vous parlez de la Corporation des pilotes Saint-Laurent-Kingston-Ottawa. Est-ce qu'il faut des pilotes sur la rivière Ottawa ou aux alentours de la ville d'Ottawa?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Non, sénateur Macdonald. Autrefois, il se faisait du pilotage d'une façon très restreinte dans la rivière Ottawa, mais il ne s'agissait pas de pilotage obligatoire et il n'y avait pas de paiement obligatoire de droits de pilotage. A présent, il ne se fait aucun pilotage sur la rivière Ottawa et, en dépit du titre trompeur, le pilotage est pratiqué par les membres de cette association sur le Saint-Laurent seulement, entre Montréal et Kingston.

Le pilotage sur le Saint-Laurent, particulièrement dans les limites actuelles des circonscriptions de pilotage de Québec et de Montréal, soit du port de Montréal jusqu'à la Pointe-au-Père, remonte au début de la colonie, et il a fonctionné de façon organisée depuis près de 200 ans. Pendant longtemps, le droit de faire partie des associations de pilotages tout aussi bien que de recevoir la formation nécessaire pour exercer le métier était transmis de père en fils, d'oncle à neveu et ainsi de suite. C'était en somme une affaire de famille, de parenté. Cependant, depuis un certain nombre d'années, les conditions pour être admis à l'apprentissage sont devenues mieux définies et comprennent maintenant l'école de marine ainsi qu'une instruction générale.

Nous faisons mention de cet état de choses dans notre mémoire, parce que le pilotage sur le fleuve Saint-Laurent a pu, dans le passé, mettons, pendant le siècle dernier, être constitué de façon à être une affaire de famille, mais il importait de signaler à votre attention que la situation a grandement changé au cours du siècle actuel. Il y a maintenant des règles définies, établies tout d'abord par l'autorité en matière de pilotage, soit le ministre des Transports, et confirmées par le gouverneur en conseil. Des règles bien déterminées régissent maintenant l'admission à la pratique du pilotage. De nos jours, tout jeune aspirant qui désire entrer dans le service peut en faire la demande. La profession de pilote, si je puis m'exprimer ainsi, est accessible à tous ceux qui se conforment aux conditions contenues dans les règlements établis pour la circonscription par l'autorité de pilotage.

Le sénateur REID: Sont-ils tenus de faire une sorte d'apprentissage?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Oui. A la vérité l'apprentissage dure cinq ans.

Le sénateur BUCHANAN: Y a-t-il restriction quant au nombre?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Quant au nombre de pilotes, oui, mais non quant au nombre des personnes inscrites sur la liste d'admissibilité à l'apprentissage. Permettez-moi d'ajouter qu'il y a trois étapes à franchir pour devenir pilote. Il y a d'abord la période où l'on attend d'être placé sur la liste de ceux qui aspirent à devenir des apprentis. Il y a ensuite une liste des apprentis. Le nombre des apprentis est proportionné aux besoins du service. Ce nombre est

déterminé non pas par les associations ou groupements privés que je représente ici, mais par les règlements de l'autorité en matière de pilotage ou encore par la décision de l'autorité en matière de pilotage.

Le sénateur ISNOR: Il existe une autre restriction, n'est-ce pas? Celle de l'âge.

M^e GÉRIN-LAJOIE: Oui, c'est la restriction dont il a été question à la dernière séance et au sujet de laquelle le chef de l'opposition a fait des remarques agréables ou déplaisantes.

A la vérité, monsieur le président et messieurs les sénateurs, la restriction varie d'un district à l'autre et, comme me le signale M. Baldwin, en certains endroits, il n'y a aucune limite d'âge. La limite d'âge de 30 ans dont il a été question à la dernière séance du Comité s'applique à la circonscription de Montréal-Québec, mais non à celle de Montréal-Kingston, par exemple. A cet endroit l'organisation est entièrement différente. L'apprentissage ne se fait pas de la même manière. Dans le district de Montréal-Kingston, il s'agit plus d'une période d'épreuve que dans le district Montréal-Québec.

Le sénateur BUCHANAN: Pourquoi cette différence?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Le régime qui caractérise la circonscription Montréal-Québec a un caractère historique. La circonscription Montréal-Kingston est assez récente. Elle a été créée avant la dernière guerre, mais c'est pendant et depuis celle-ci qu'elle est devenue fort active, surtout à cause des restrictions quant à la grosseur des navires imposées par les canaux qui ont existé jusqu'aujourd'hui. Comme vous le savez, ces dernières années, les vaisseaux qui ont remonté le fleuve, de Montréal à Kingston, devaient avoir une jauge limitée et il est compréhensible qu'ils aient voulu s'emparer du marché, dans une certaine mesure et se préparer à conduire de plus gros navires, au moment de l'ouverture de la voie maritime.

Je vais, avec votre permission, revenir au mémoire, à l'alinéa 4. Les associations ou corporations de pilotes, de leur propre chef, sans y être aucunement forcés ni invitées par le gouvernement, le public ou les armateurs, travaillent constamment à améliorer les normes d'efficacité professionnelle de leur groupement. C'est ainsi qu'elles font preuve d'un sens profond de responsabilité, à titre de corps professionnels.

Voilà qui s'ajoute aux remarques que je faisais tout à l'heure, au sujet de la transformation et de l'évolution qui se sont opérées dans l'organisation des pilotes. Ce qui était autrefois une affaire de famille est devenu l'organisation professionnelle qui existe aujourd'hui, avec ses règles définies et sa détermination à améliorer les normes et à acquérir un caractère vraiment professionnel.

5. On ne saurait surestimer l'importance du rôle que jouent les pilotes dans l'expansion de la navigation, sur l'immense cours d'eau qu'est le fleuve Saint-Laurent. Les pilotes ont ainsi immensément contribué à faire de Montréal le port important qu'il est devenu avec les années et ils ont prouvé quel élément considérable ils représentent dans l'essor de l'économie nationale, au Canada.

6. Les pilotes du Saint-Laurent conduisent chaque année plusieurs milliers de navires de tous genres. Parmi ces vaisseaux se trouvent des super-pétroliers modernes et de grands paquebots valant chacun dans les vingt millions de dollars, et qui portent souvent des cargaisons évaluées à plusieurs millions et des centaines de vies humaines.

7. Comme ils l'ont toujours fait, les pilotes remplissent leurs fonctions avec beaucoup d'habileté et à l'entière satisfaction des armateurs et des autorités canadiennes de pilotage. Ils donnent un service efficace et assurent la sécurité de la navigation.

8. D'autre part, les conditions de travail se sont sans cesse améliorées pour les pilotes qui envisagent maintenant l'avenir avec confiance.

9. Le présent état de choses, en ce qui regarde la sécurité de la navigation, l'efficacité du service et les conditions de travail améliorées pour les pilotes, est le résultat partiel de l'organisation interne des associations ou corporations de pilotes (actuellement, deux d'entre elles sont constituées en sociétés en vertu de la Partie II de la Loi sur les compagnies) et les deux autres groupements sont des sociétés en nom collectif conformément au Code civil de la province de Québec. Ces associations ou corporations s'occupent de la mise en commun de ce que gagnent les pilotes, et de la sécurité en cas de maladie, etc. ainsi que des autres éléments dont j'ai parlé antérieurement, sécurité de la navigation, efficacité du service et amélioration des conditions de travail pour les pilotes. L'état de choses actuel est aussi le résultat du paiement obligatoire des droits de pilotage, comme on le verra par la suite. L'abolition des paiements obligatoires compromettrait, je dirais même mettrait en danger l'état de choses satisfaisant qui existe présentement et qui a progressé peu à peu au cours des années.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Puis-je demander au témoin s'il pourrait nous parler des accidents de navigation dans les circonscriptions de pilotage en question? Peut-être n'a-t-il pas de chiffres en main. Mais cela pourrait avoir de l'importance.

M^e GÉRIN-LAJOIE: Pour répondre à la question du sénateur Connolly, je dois avouer que nous n'avons pas beaucoup de chiffres. Le ministère serait sans doute, mieux en mesure d'en fournir qui soient plus complets. Cependant, j'ai ici des notes au sujet d'accidents survenus dans la circonscription Saint-Laurent-Kingston-Ottawa. Et je puis dire que ce district en particulier constituerait un excellent sujet d'étude sur ce qui pourrait se produire si le paiement obligatoire des droits de pilotage devait être aboli dans les circonscriptions de l'Ontario et du Québec, car, dans celle qui s'étend de Montréal à Kingston le paiement des droits de pilotage n'est pas obligatoire. Comme je l'ai dit en répondant à une question posée antérieurement, la circonscription est de fondation assez récente, les navires sont de taille relativement petite et un vaisseau, selon la loi, n'est pas tenu de prendre un pilote à son bord ni de payer des droits de pilotage. Je pourrais ajouter que presque tous les océaniques et, pour autant que nous sachions, tous les vaisseaux qui traversent l'océan et se rendent dans cette circonscription, prennent un pilote, mais un certain nombre de soi-disant bateaux de lacs, soit des vaisseaux venant des Grands lacs et se dirigeant vers le fleuve ne prennent pas toujours un pilote à leur bord et, de temps à autre, ce sont leurs propres capitaines qui les conduisent dans cette partie du fleuve. Je sais que, d'après un dossier que j'ai, quinze vaisseaux se sont échoués dans cette partie du fleuve, pendant une saison. Cela ne comprend pas les abordages.

Je n'ai ici aucun renseignement là-dessus.

Le PRÉSIDENT: S'agit-il de la saison 1958?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Oui, monsieur le président. Quinze vaisseaux se sont échoués, dont trois seulement avaient des pilotes à leur bord. A la vérité, la plupart des vaisseaux circulant dans ces eaux ont utilisé un pilote. Je n'ai pas les chiffres précis, mais *grosso modo*, je peux dire 75 p. 100.

Le sénateur ASELTINE: Combien y en a-t-il eu qui se sont échoués et qui avaient un pilote?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Trois ont échoué et avaient un pilote et quinze autres n'en avaient pas, soit un total de 18.

Le sénateur HORNER: Et c'est pour une année?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Oui.

Le PRÉSIDENT: La saison de 1958.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Avez-vous une idée du nombre de navires qui sont passés par ces eaux?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Je ne le crois pas, sénateur.

Le sénateur KINLEY: S'agissait-il d'échouements graves ou bien simplement de navires qui touchaient le fond et faisaient machine arrière ensuite pour se dégager?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Je ne saurais vous dire quelle est l'étendue des avaries subies.

Le sénateur KINLEY: Je sais que plusieurs ont simplement touché le fond et se sont dégagés d'eux-mêmes.

Le sénateur MACDONALD: Et au sujet des vies humaines? N'y avait-il pas de navires à passagers parmi eux.

M^e GÉRIN-LAJOIE: Pas que je sache, monsieur. Aucun navire régulier pour passagers ne remonte cette partie du Saint-Laurent. Mais comme vous le savez certains cargos transportent quelquefois un nombre restreint de personnes, 10 à 20, mais aucun navire à passagers régulier ne croise dans ces eaux.

Le sénateur REID: Des tribunaux d'enquête ne sont-ils pas institués à la suite de ces accidents?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Oui. Je suis sûr que le ministère enquête sur tout accident qui lui est signalé.

Le PRÉSIDENT: Auriez-vous l'obligeance de nous indiquer la source des données statistiques dont vous venez de faire mention.

M^e GÉRIN-LAJOIE: Il s'agit d'une liste dressée par le bureau de l'Association des pilotes de la circonscription Saint-Laurent-Kingston-Ottawa. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle j'ai pris la précaution de préciser que je disposais d'une statistique. Toutefois, ces données sont loin d'être complètes.

Le sénateur ASELTINE: Monsieur le président, les eaux dont nous parlons présentement semblent beaucoup plus dangereuses que celles de la baie d'Hudson.

Le sénateur HORNER: Beaucoup plus.

Le sénateur ASELTINE: En fait, il ne s'est à peu près pas produit d'accidents dans les eaux de la baie d'Hudson.

Le sénateur HAIG: A quel port se rendent les navires dans la baie d'Hudson?

Le sénateur ASELTINE: Au port de Churchill.

Le sénateur HAIG: Il y aurait lieu de déterminer comment les navires quittent le port de Churchill sans accident. Je pensais que les mêmes principes s'appliquaient au Saint-Laurent.

M^e GÉRIN-LAJOIE: Peut-être que si les pilotes étaient requis à bord de ces navires il n'y aurait plus d'accident.

Le sénateur HAIG: Pourquoi ne le préconisez-vous pas alors?

Le sénateur KINLEY: Combien de temps dure la saison de navigation dans la baie d'Hudson?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Je crains de ne pas avoir qualité pour répondre à cette question.

Le sénateur MACDONALD: Revenons-en au fleuve Saint-Laurent. Je m'intéresse davantage aux vies humaines qu'à l'argent. A la page 2 de votre mémoire vous parlez de "super-pétroliers modernes et de grands paquebots valant chacun dans les vingt millions de dollars qui, de plus transportent souvent des cargaisons évaluées à plusieurs millions de même que des centaines de vies humaines". L'expression "centaines de vies humaines" n'est-elle pas une sous-estimation?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Il s'agit du nombre de passagers par bateau.

Le sénateur MACDONALD: Tout navire à passagers qui remonte le Saint-Laurent n'est-il pas tenu d'engager un pilote?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Oui, monsieur.

Le sénateur MACDONALD: Chacun de ces navires transporte je suppose un millier de personnes environ?

M^e GÉRIN-LAJOIE: C'est juste, monsieur. J'ai employé l'expression centaines au pluriel en songeant qu'il pouvait s'agir de deux, trois ou neuf cents et même mille personnes.

Le sénateur MACDONALD: Je croyais que le nombre de passagers se serait chiffré par milliers.

M^e GÉRIN-LAJOIE: Sur chaque navire.

Le sénateur MACDONALD: Oh non, pas sur chaque navire.

M^e GÉRIN-LAJOIE: Je ne sais pas si le texte est bien rédigé mais le chiffre en cause s'appliquait, dans mon intention, à chaque navire. Il s'agit de 20 millions de dollars par bâtiment et de cargaisons valant plusieurs millions chacune.

Le sénateur KINLEY: Pourriez-vous citer le nom d'un paquebot qui remonte le Saint-Laurent sans pilote?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Sans pilote?

Le sénateur KINLEY: Oui, sans pilote.

M^e GÉRIN-LAJOIE: Non, monsieur, il n'y en a pas.

Le sénateur KINLEY: Oui, sans pilote.

M^e GÉRIN-LAJOIE: Non, monsieur, il n'y en a pas.

Le sénateur KINLEY: Sont-ce les cargos qui ne prennent pas de pilote?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Précisément, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Les accidents que vous avez mentionnés sont des échouements?

M^e GÉRIN-LAJOIE: En effet.

Le PRÉSIDENT: Combien de ces accidents étaient sérieux? Très souvent dans les passages étranglés comme ceux-là, un navire touche légèrement le fond pendant une heure ou deux puis se renfloue de lui-même, n'est-ce pas?

M^e GÉRIN-LAJOIE: C'est bien possible. J'ai admis ce point il y a une minute. Quoi qu'il en soit, il m'apparaît révélateur que des dix-huit bâtiments qui ont touché fond, de façon sérieuse ou non, quinze d'entre eux n'étaient pas pourvus de pilote.

Le PRÉSIDENT: Cela n'affaiblit en rien votre thèse.

Le sénateur HORNER: Pourriez-vous nous dire l'étendue des dommages consécutifs à ces accidents? A combien s'élèvent-ils? Les navires se sont-ils simplement dégagés sans avoir subi d'avaries?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Je ne veux pas faire de déclaration à ce sujet car je n'ai pas les renseignements voulus.

Le sénateur HORNER: C'est là un point très important.

Le sénateur KINLEY: Le tonnage des navires est également important. Peut-être un grand nombre de petits navires s'échouent-ils aussi.

M^e GÉRIN-LAJOIE: C'est possible. Ce que je soutiens c'est que les bâtiments sans pilotes risquent plus de dévier du chenal.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous sommes d'accord avec vous sur ce point, maître Gérin-Lajoie.

Le sénateur ASELTINE: Combien parmi les navires qui se sont échoués ont été des pertes totales?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Je doute qu'il y en ait eu un seul.

Le PRÉSIDENT: Veuillez poursuivre votre exposé.

M^e GÉRIN-LAJOIE: Si vous me permettez d'en arriver aux motifs du paiement obligatoire des droits de pilotage, monsieur le président, et messieurs les sénateurs, je vais aborder le paragraphe 10 du mémoire que vous avez entre les mains.

10. La sécurité de la navigation est le premier motif du paiement obligatoire des droits de pilotage. Cette sécurité ne comporte pas seulement la sécurité des navires eux-mêmes mais aussi celle des passagers, des cargaisons, des équipages ainsi que la sécurité des installations portuaires et des collectivités riveraines. Ces installations et collectivités seraient fortement endommagées par suite de l'accident subi par un navire qui transporterait, par exemple, des explosifs ou des matières inflammables.

Il conviendrait peut-être aussi de mentionner à ce propos que la sécurité de la navigation comprend également la protection des rives contre l'érosion. Ainsi que vous le savez, il existe plusieurs collectivités, constructions, aménagements et le reste, le long du Saint-Laurent, et lorsqu'un navire s'approche de la rive à grande vitesse il donne lieu à un phénomène d'érosion. Avec les années, les dommages de cette nature peuvent prendre beaucoup d'ampleur. C'est là une autre raison pour laquelle il est souhaitable que des marins compétents guident les navires circulant sur le fleuve.

De plus, la sécurité d'un bâtiment ne dépend pas seulement de ses manœuvres de direction mais aussi du comportement des autres navires qu'il peut rencontrer.

11. Afin d'assurer la sécurité de la navigation, les navires devraient être dirigés par des marins compétents, c'est-à-dire, des pilotes au sens précisé au début du présent mémoire et, bien entendu, au sens de la Loi sur la marine marchande du Canada. Les difficultés que présentent le chenal et les ports requièrent les services de navigateurs qui possèdent non seulement la connaissance et la pratique de ces eaux mais aussi de navigateurs constamment au courant des modifications que ces eaux peuvent subir. Ce point a été particulièrement mis en lumière par un capitaine français dans une lettre qu'il adressait à l'honorable Jacques Bureau, C.P., en date du 28 novembre 1922. Voici un extrait de cette lettre:

(Texte)

Un pilote, monsieur le ministre, c'est un marin qui s'est spécialisé dans la connaissance approfondie d'un petit coin d'eau, par rapport à l'océan. Il faut que ce marin connaisse les courants, contre-courants, les influences de la marée et du vent, les roches, les bancs en formation, les changements dans le chenal, il faut que ce marin sache qu'il y a huit jours ou un jour, telle bouée, qui signale un danger, s'est déplacée par le fait d'un accident quelconque et qu'elle ne marque plus, exactement, l'endroit où le navire peut passer. Vous comprendrez aisément, monsieur le ministre, que le capitaine, si capable soit-il, s'il arrive d'Angleterre ou de France, ne peut avoir la révélation des différentes variations que le chenal du Saint-Laurent a pu subir: c'est le rôle du pilote.

(Traduction)

Le sénateur REID: Je me demande si le témoin pourrait nous traduire cette citation? J'en enverrais des exemplaires sur la côte Ouest.

M^e GÉRIN-LAJOIE: Je vais m'en faire un plaisir.

Le sénateur MACDONALD: Le président est parfaitement bilingue ainsi que vous-même, maître Gérin-Lajoie.

M^e GÉRIN-LAJOIE: Je vais faire de mon mieux, monsieur, pour vous traduire ce passage:

(Le témoin traduit en anglais le passage de la lettre qu'il vient de mentionner)

De plus, l'auteur de cette lettre a formulé des observations très pertinentes à l'appui du pilotage spécialisé des petits navires. Je traduis:

Les navires à faible tonnage et à tirant d'eau limité oublient souvent que, compte tenu de leur faible dimension, ils doivent céder le pas aux navires plus considérables. N'ayant rien à craindre eux-mêmes ils oublient trop souvent d'observer les règles élémentaires de la prudence et ce, au détriment des gros bâtiments qui ne peuvent pas toujours manœuvrer avec autant de liberté. Les capitaines de petits navires en arrivent à considérer le cours d'eau comme leur appartenant et ne cèdent pas le passage aux autres navires; ils s'ancrent là où bon leur semble et lorsque des grands paquebots se présentent les petits navires occasionnent souvent des dommages à ces derniers aussi bien qu'à eux-mêmes.

Le sénateur REID: Tout comme camions et automobiles de nos jours.

Le sénateur HORNER: Il est sûrement possible, maître, de cartographier les passages difficiles, avec toutes les facilités dont on dispose aujourd'hui. Capitaines et seconds ne tâtonnent sûrement plus le long de la rive ainsi qu'ils le faisaient jadis?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Je reconnais, monsieur le sénateur, que la situation à cet égard est meilleure maintenant qu'il y a 30 ou 40 ans, c'est-à-dire à l'époque où la lettre que je viens de citer a été écrite; mais quant aux rives, par exemple, il arrive qu'un bon capitaine ou un bon pilote ait tendance à faire de la vitesse pour atteindre plus tôt sa destination ainsi il endommage les rives. Me permettriez-vous à ce stade de vous lire un extrait des paroles de M. J. T. Behan, membre du *Canadian Board of Marine Underwriters*, que la *Gazette* de Montréal rapportait le 1^{er} novembre 1957:

Le "Saint-Laurent" évoque pour l'assureur l'image d'un des trajets maritimes les plus risqués du monde. En plusieurs endroits, le fleuve n'a pas plus de 35 pieds de profond, contre 500 pieds ailleurs. En outre, le brouillard y constitue une menace pendant toute la période de navigation et y plane de façon constante pendant juin et juillet. Dans presque toute sa longueur ce fleuve est caractérisé par la présence non seulement de bancs et de barres mais aussi par des marrés, des courants et des contre-courants qui sont parfois imprévisibles même pour des pilotes compétents.

Plus loin l'auteur ajoute:

L'élément humain est partout le même, sur le Saint-Laurent comme ailleurs. La différence consiste dans ce que les eaux du Saint-Laurent ne permettent pas un deuxième essai. La première décision est souvent la dernière. Si le capitaine commet une erreur de jugement la catastrophe est inévitable et vite arrivée.

Le sénateur ISNOR: J'en conviens.

M^e GÉRIN-LAJOIE: En ce qui concerne la navigation je le reconnais moi aussi, et ce sont là des faits que mes clients connaissent, monsieur.

13. Ces motifs ou des motifs analogues ont donné lieu à des régimes de pilotage obligatoire dans tous les chenaux, canaux et ports importants du monde, sans exception connue de notre part.

14. Au Canada la loi ne prévoit pas de pilotage obligatoire en soi mais elle concourt au même résultat en prescrivant le paiement obligatoire de droits de pilotage. Il n'est pas nécessaire d'exposer ici les raisons historiques de cette particularité de la loi, si vous me permettez l'expression, mais nous tenons à souligner qu'une des raisons fondamentales du paiement obligatoire des droits de pilotage réside dans le fait que ces paiements équivalent, en pratique, au pilotage obligatoire que nous estimons essentiel à la sécurité de la navigation.

Me permettriez-vous de vous faire remarquer ici, monsieur le président et honorables sénateurs, qu'à un moment donné, vers 1903, le paiement obligatoire des droits de pilotage a été aboli sur le Saint-Laurent mais qu'il a fallu le rétablir quelque cinq années plus tard par suite des nombreux accidents qui s'étaient produits durant cette période, c'est-à-dire entre 1903 et 1908 environ. Si nous nous arrêtons à une période plus récente nous retrouvons la situation à laquelle j'ai fait allusion il y a quelques instants, savoir celle de la circonscription Saint-Laurent-Kingston, où un grand nombre de navires se sont échoués durant la dernière saison de navigation; pour la plupart ces bâtiments n'avaient pas de pilote à bord.

Le sénateur RED: A votre avis la situation du pilotage sur le Saint-Laurent est-elle la même que sur la côte du Pacifique, c'est-à-dire qu'en général les capitaines se font un plaisir de confier la direction de leur navire à un pilote spécial?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Tous les capitaines ont certainement la même attitude à ce sujet mais permettez-moi de vous faire observer, monsieur, que, sans jeu de mots, les capitaines ne sont pas toujours leurs propres maîtres.

Le sénateur KINLEY: Les années 1903 et 1904 appartenaient à l'ère de la navigation à voile tout en marquant une période de transition. Les moteurs à combustion interne n'étaient certes pas aussi perfectionnés qu'aujourd'hui. On faisait certainement plus de navigation à voile en 1903 qu'à présent.

M^e GÉRIN-LAJOIE: Cela ne fait guère de doute, monsieur le sénateur.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Monsieur le président, le témoin pourrait-il nous dire quelques mots à ce stade, au sujet du pilotage obligatoire au regard du paiement obligatoire des droits de pilotage? S'agit-il de la même chose?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Sauf erreur, il n'existe pas au Canada de pilotage obligatoire sauf dans le cas de la section des Grands lacs, peut-être, à la suite des amendements que vous avez adoptés. En fait, je ne vois pas de raison pour que nous ayons des paiements obligatoires plutôt que du pilotage obligatoire proprement dit. Me permettriez-vous une question: Pourquoi la loi prévoit-elle le paiement obligatoire des droits de pilotage? Peut-être cela tient-il à ce que les navires désirent rester libres d'engager ou de repousser le premier pilote qui peut s'offrir. Autrefois, c'est-à-dire il y a 50 ou 100 ans, le pilotage n'était pas organisé sur une échelle aussi vaste qu'aujourd'hui et le gouvernement n'y exerçait pas son autorité dans la même mesure qu'à présent, tandis que les pilotes n'assuraient peut-être pas des services aussi efficaces que de nos jours. Bref, il se peut que la disposition juridique prévoyant le paiement obligatoire des droits a été incorporé dans la loi afin de permettre aux capitaines de retenir les services d'un pilote de leur choix. Mais ce n'est là qu'une hypothèse de ma part. En fait, je n'ai pas de données sérieuses à l'appui de cette raison d'ordre historique.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Dans votre mémoire soutenez-vous que les capitaines doivent être libres de choisir le pilote qu'ils désirent?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Non, sénateur Connolly, car en vertu du régime actuel il existe un système dit de tour de rôle assez répandu. Jusqu'ici nous avons

deux systèmes valables pour les circonscriptions de Québec et de Montréal dont l'un comportait ce que la loi appelle des pilotes spéciaux. Ce sont des pilotes attachés à une compagnie de navigation ou à une agence maritime. Immédiatement avant l'ouverture de la saison de navigation, les compagnies ou agences présentent des demandes aux fins de retenir les services de pilotes spéciaux, et ces compagnies ou agences sont toujours libres de choisir leur homme. Mais en outre, il existe un régime de tour de rôle c'est-à-dire un régime suivant lequel on dresse la liste de tous les pilotes disponibles qui sont appelés par la suite à exercer leurs fonctions les uns après les autres; le pilote en tête de liste est appelé lorsqu'un navire demande les services d'un pilote; en fait, les pilotes spéciaux travaillent également à tour de rôle mais ils sont libres d'attendre le navire de leur choix si ce dernier doit se présenter dans les 24 heures qui suivent, ou environ.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Dans votre mémoire, je crois que vous proposez que chaque navire qui croise dans des eaux dangereuses devrait retenir à ses frais les services d'un pilote?

M^e GÉRIN-LAJOIE: A vrai dire nous n'insistons pas sur l'obligation pour les navires de retenir les services d'un pilote. Nous sommes satisfaits des dispositions de la présente loi qui emploie un moyen indirect pour en arriver au pilotage obligatoire.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je désirerais poser juste une autre question à ce sujet. Y a-t-il risque que cette forme de pilotage obligatoire puisse paralyser la navigation dans le cas où les pilotes refuseraient de servir dans ces eaux?

M^e GÉRIN-LAJOIE: C'est là une possibilité qui, je suppose, existe dans le cas de toute industrie ou commerce.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): La chose s'est-elle déjà produite?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Il est arrivé que la navigation fût interrompue par une grève.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Ces organismes de pilotage forment-ils un syndicat ouvrier et peuvent-ils déclencher des grèves?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Ces organismes, sénateur Connolly, ne forment pas précisément une union au sens juridique du terme.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Ils n'ont jamais cherché à obtenir un certificat d'accréditation?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Non, monsieur.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Pourriez-vous nous dire s'ils ne l'ont pas fait dans d'autres circonscriptions?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Pas que je sache; bien entendu, je ne puis répondre aux noms des autres circonscriptions mais je ne crois pas que la chose se soit produite.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): En l'absence de l'accréditation obtenue sous l'autorité de la législation ouvrière, peuvent-ils entrer en grève sans tenir compte de ce qui pourrait se produire sur le Saint-Laurent et empêcher ainsi les navires de passer les eaux dont vous parlez?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Si vous me le permettez, je n'emploierai pas le mot "grève" qui comporte un sens juridique particulier. Mettons plutôt que les membres d'une corporation ou association pourraient se réunir de leur propre chef et refuser de travailler pendant un certain temps; évidemment, les navires seraient alors privés des services de ces pilotes, c'est-à-dire de pilotes brevetés pour cette circonscription en particulier.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Alors les navires seraient paralysés?

M^e GÉRIN-LAJOIE: A toutes fins pratiques oui, mais aux yeux de la loi les navires ne sont aucunement obligés de recourir aux services d'un pilote.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): C'est là un point intéressant.

M^e GÉRIN-LAJOIE: En second lieu, les navires ne sont pas obligés de payer des droits de pilotage s'il n'y a pas de pilote en disponibilité.

Le sénateur POWER: Voilà où réside la différence entre le pilotage obligatoire et le paiement obligatoire des droits de pilotage. En vertu du pilotage obligatoire, un capitaine ne pourrait remonter le fleuve sans pilote tandis que sous le régime du paiement obligatoire des droits de pilotage, il peut laisser le pilote de côté.

M^e GÉRIN-LAJOIE: C'est juste.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Pourrait-il agir de la même manière si aucun pilote ne se présente?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Oui, il le pourrait en vertu de la loi actuelle.

Le sénateur POWER: En cas de difficultés, le ministère pourrait facilement ne pas insister sur le paiement obligatoire des droits du fait qu'aucun pilote n'est disponible et les capitaines pourraient tenter eux-mêmes de remonter le fleuve. Il n'est donc pas impossible de penser que la navigation continuerait.

M^e GÉRIN-LAJOIE: C'est exact, sénateur Power, et il s'agit ici d'une différence non négligeable par rapport au régime des unions sous lequel le piquetage d'une entreprise empêche, juridiquement parlant, cette dernière d'employer d'autres personnes.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Le piquetage d'un navire comporterait, je suppose, des problèmes particuliers, notamment dans le cas d'un navire en plein chenal.

Le sénateur KINLEY: En vertu de la loi les pilotes ne sont-ils pas tenus de servir lorsqu'on les appelle? L'ordre n'est-il pas impératif?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Je le crois.

Le sénateur KINLEY: Mais si un capitaine déclare qu'il pourrait épargner beaucoup de temps en n'attendant pas le pilote, peut-il poursuivre sa route?

M^e GÉRIN-LAJOIE: C'est possible.

Le sénateur HORNER: Pourriez-vous me dire si le pilote est payé pendant que le navire décharge ou charge des marchandises? Le paiement obligatoire des droits joue-t-il dans ces circonstances? Ou le pilotage obligatoire ne prévoirait-il de paiement que lorsque le navire est en marche?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Dans la circonscription que je représente le cas ne se pose guère car les distances sont restreintes. Les navires prennent les pilotes pour aller de Kingston à Montréal, route qui ne comporte pas de points de chargement ou de déchargement et il en est de même entre Montréal et Trois-Rivières. Toutefois, si un navire devait stopper à Contrecoeur pour charger ou décharger de la marchandise, le pilote en fonction serait alors débarqué et un autre pilote serait appelé à prendre charge du navire au départ de Contrecoeur.

Le sénateur HORNER: L'association des pilotes nous a déclaré dans son témoignage que les pilotes seraient payés pendant le chargement ou le déchargement des navires.

M^e GÉRIN-LAJOIE: Il peut en être ainsi dans le cas des Grands lacs, sénateur Horner, mais non pas entre Pointe-au-Père et Kingston. Bien entendu, la situation n'est pas la même dans les Grands lacs où un navire peut entreprendre un long voyage comportant plusieurs arrêts et une durée de plusieurs jours.

Le sénateur KINLEY: Mais si le bateau-pilote restait en attente jour et nuit, le pilote à bord serait-il alors de service et toucherait-il un traitement? Est-ce bien de la Commission de pilotage que les pilotes reçoivent leurs traitements?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Sur la côte Est?

Le sénateur KINLEY: Quel que soit l'endroit, n'est-il pas payé pendant ce temps?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Les pilotes sont payés pour tout voyage qu'ils effectuent; les droits de pilotage peuvent varier d'un endroit à l'autre et le temps n'entre aucunement en ligne de compte.

Le sénateur KINLEY: Le salaire des pilotes correspond-il entièrement aux droits de pilotage?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Oui.

Le sénateur KINLEY: Les pilotes ne touchent rien de plus que ce qu'ils gagnent à bord des navires?

M^e GÉRIN-LAJOIE: En effet. Leur salaire dépend entièrement des droits, bien que dans la pratique des compagnies de navigation ou des agences maritimes peuvent offrir une gratification à leurs pilotes spéciaux, mais c'est là une toute autre question.

Le sénateur KINLEY: Je suis surpris d'entendre que les droits constituent la seule rémunération des pilotes. Vous en êtes certain?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Parfaitement, monsieur.

Le sénateur MONETTE: Puis-je vous poser une question, maître Gérin-Lajoie? Pour un esprit moyen il me paraît difficile de comprendre que des droits de pilotage doivent être payés alors que la loi n'exige pas que les navires recourent obligatoirement à des pilotes. Pourquoi les navires devraient-ils payer des droits de pilotage s'ils ne sont pas obligés de recourir à des pilotes?

D'après les motifs que vous avez précisés tout à l'heure, il semble que l'intérêt public exige que des pilotes soient à bord des navires qui croisent dans le Saint-Laurent, et pourtant les législateurs ne se sont pas cru obligés de prévoir un pilotage obligatoire mais seulement le paiement obligatoire de droits.

En réponse aux questions des sénateurs Connolly et Power, vous avez mentionné que c'est peut-être le risque d'une grève qui expliquerait le présent état de choses. Si les navires sont tenus de prendre des pilotes à bord et que ces pilotes entrent en grève à un moment donné la loi ne permettrait pas aux navires de poursuivre leur route sans pilote; mais si les navires ne sont pas obligés de recourir aux services de pilotes et qu'aucun pilote n'est disponible, lesdits navires peuvent alors poursuivre leur course. C'est là, bien entendu, un avantage pour la navigation, bien qu'en certaines circonstances cela puisse être également un grand risque d'accident.

M^e GÉRIN-LAJOIE: En effet.

Le sénateur MONETTE: Est-ce là la raison de cette étrange situation, savoir que les navires en vertu de la loi sont tenus de payer des droits de pilotage sans être obligés d'engager des pilotes?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Les raisons que je vous ai exposées il y a un instant plus le motif d'ordre historique que j'ai avancé sont les seules explications que je connaisse.

Le sénateur MONETTE: Vous ne pourriez pas expliquer autrement l'origine de ce curieux état de choses?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Je crains bien que non.

Le sénateur MACDONALD: Maître Gérin-Lajoie, afin de nous en tenir au programme dont nous sommes saisis et aussi pour nous rafraîchir la mémoire

sur cet article en particulier, je me demande si vous pourriez nous indiquer dans ses grandes lignes la différence que comporte la loi actuelle par rapport au projet de modification?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Je vous le dirai tout de suite si vous le désirez, mais j'avais l'intention d'y venir plus tard.

Le PRÉSIDENT: M^e Gérin-Lajoie en est présentement à la page 6 de son exposé; or ce n'est pas avant la page 8 qu'il est question de l'amendement dont nous sommes saisis. Toutefois, j'étais sur le point de proposer qu'il examine un peu plus rapidement la page suivante pour en venir au passage qui nous intéresse particulièrement.

Le sénateur MACDONALD: Peut-être le pourrait-il si les membres du Comité lui adressaient moins de question.

M^e GÉRIN-LAJOIE: Peut-être le paragraphe suivant fournira-t-il une réponse supplémentaire à la question du sénateur Monette. Ce paragraphe donne une autre raison des paiements obligatoires.

15. L'efficacité du service de pilotage et le bien-être des pilotes constituent deux autres motifs sérieux du paiement obligatoire des droits de pilotage dans la mesure où cela équivaut au pilotage obligatoire lui-même. A supposer qu'il n'existe pas de paiements obligatoires, de nombreux navires ne recourraient aux services d'un pilote que de façon irrégulière, suivant les conditions atmosphériques, l'état de fatigue de leurs premiers officiers ou encore leur connaissance limitée des eaux locales. Ce serait probablement le cas d'un grand nombre de navires de lac en particulier.

16. En plus de compromettre la sécurité de la navigation pour les raisons déjà mentionnées, pareil état de choses engendrerait de la confusion au sein du service de pilotage.

17. Des retards dans le mouvement des navires découleraient possiblement d'une insuffisance de pilotes aux moments de pointe. Une hausse des droits de pilotage deviendrait nécessaire pour compenser la perte de revenu que subiraient les pilotes aux périodes creuses. En outre, ces difficultés se feraient sentir davantage dans un secteur de l'industrie maritime (comprenant les "usagers réguliers" du service de pilotage) qui n'a aucunement le désir de faire modifier le présent régime de paiement obligatoire.

D'autre part, les pilotes connaîtraient des conditions de travail plus difficiles encore, y compris des revenus mois élevés et des périodes de surmenage plus nombreuses. Pareilles conditions seraient non seulement inacceptables pour les pilotes actuels mais rebutteraient un certain nombre de bons candidats.

19. Il convient de préciser ici qu'une diminution dans le revenu du pilote entraînerait une baisse correspondante du fonds de pension des pilotes, lequel intéresse non seulement les pilotes eux-mêmes mais aussi tous leurs ayants droit.

Le sénateur MACDONALD: J'ai fait remarquer plus tôt que vous ne nous présentiez pas votre mémoire bien rapidement à cause du grand nombre de questions qu'on vous adressait; néanmoins me permettriez-vous de vous interrompre de nouveau? A la fin de votre paragraphe 17 vous déclarez que les usagers réguliers ne désirent pas que le présent état de choses soit modifié?

M^e GÉRIN-LAJOIE: C'est exact. Pour être plus précis, monsieur le sénateur, il s'agit ici des océaniques,—c'est-à-dire des navires qui traversent l'Atlantique pour remonter le Saint-Laurent puis le redescendre et retraverser l'Atlantique, et non pas des navires qui limitent leur activité à la côte.

Tous les océaniques emploient présentement des pilotes, et leurs représentants ou agents ou fédérations sont, d'après les renseignements que j'ai entre les mains, tous satisfaits de la présente situation. Par contre, les navires de

lacs souhaiteraient un adoucissement du présent système de paiement obligatoire. En fait, ils ont exprimé cette opinion en public, notamment à leur convention; et ce n'est pas plus tard qu'en novembre ou décembre dernier que des nouvelles ont paru dans les journaux à ce sujet.

D'après nos contacts personnels avec les représentants de ces entreprises maritimes, nous avons également tout lieu de croire que les compagnies de navigation aimeraient bénéficier d'un service de pilotage qui serait exempt de tout caractère obligatoire; elles souhaiteraient disposer d'un service de pilotage partout où la chose leur paraîtrait opportune.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Les navires de lac ont-ils déjà recouru à pareil service?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Certainement. En vertu de la présente loi et en ce qui concerne la circonscription Montréal-Québec, ces navires y sont tenus. Par contre, ils en sont exempts dans la circonscription Québec-Pointe-au-Père suivant le tonnage des bâtiments; puis entre Montréal et Kingston ils ne sont pas tenus d'embarquer des pilotes. Dans la pratique, ils emploient présentement des pilotes pendant un certain pourcentage de temps, 50 p. 100 peut-être, mais je ne pourrais vous le dire avec précision.

Le sénateur MONETTE: Une partie des navires qui ne sont pas obligés de recourir au service des pilotes en emploie quand même, n'est-ce pas?

M^e GÉRIN-LAJOIE: C'est juste.

Le sénateur MONETTE: S'agit-il d'un tout petit nombre?

M^e GÉRIN-LAJOIE: De façon toute approximative je suis porté à croire qu'environ la moitié des navires de lac ont recours à des pilotes. Le président de l'Association des pilotes de la circonscription Saint-Laurent-Kingston-Ottawa, M. J.-G. Chartier, est ici présent et pourrait répondre avec plus de certitude que moi.

M. J.-G. CHARTIER: Je dirais qu'environ 90 p. 100 des pétroliers et 20 à 30 p. 100 des navires de charge emploient des pilotes.

Le sénateur REID: Me permettriez-vous une brève question. Les sociétés d'assurance exigeront-elles que les océaniques emploient des pilotes?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Je ne saurais vous répondre de façon catégorique, mais je suis enclin à croire que les primes d'assurance seront différentes selon que les navires emploieront ou non des pilotes. Mais, ne considérez pas cela comme une réponse précise ni définitive.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Les chiffres de 90 p. 100 dans le cas des pétroliers et de 20 p. 100 dans le cas des navires de charge s'appliquent-ils uniquement à la circonscription de Kingston?

Le PRÉSIDENT: Oui, à la circonscription Montréal-Kingston-Ottawa.

M^e GÉRIN-LAJOIE: Telle est la proportion en ce qui touche les navires de lac car tous les océaniques, abstraction faite des navires de lac, recourent au service de pilotage.

On a laissé entendre, monsieur le président et honorables sénateurs, qu'à l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent la situation pourrait changer et que certaines modifications au régime de pilotage obligatoire et de paiement obligatoire des droits de pilotage seraient peut-être opportuns. De l'avis des groupes que je représente l'ouverture de la voie maritime au printemps sera loin d'affaiblir les motifs du paiement obligatoire de ces droits. Au contraire, étant donné que le nombre des navires augmentera de même que leur tonnage, leur dimension et leur vitesse,—j'entends ici la vitesse possible sinon la vitesse réelle,—la nécessité d'employer des marins spécialement formés c'est-à-dire des pilotes au sens strict du terme, se fera plus impérative encore.

21. Il ne faut pas perdre de vue non plus que la navigation sur le fleuve s'effectue de plus en plus de nuit et que la saison de navigation s'allonge progressivement tant pour le commencement que pour la fin, ce qui coïncide avec les époques de l'année où les conditions de navigation sont particulièrement difficiles.

Avec votre permission, monsieur le président et honorables sénateurs, nous allons aborder ici les articles du bill qui vous occupe.

Le PRÉSIDENT: Article 9 du bill.

M^e GÉRIN-LAJOIE: A titre de brève introduction je vous prierais de vous reporter à la Loi sur la marine marchande du Canada, particulièrement à l'article 326 qui autorise le gouverneur en conseil à rendre obligatoire ou facultatif le paiement des droits de pilotage dans telle ou telle circonscription.

Plus loin l'article 346 de la Loi sur la marine marchande énonce:

Les navires suivants sont, sous réserve de l'article 347, exemptés du paiement des droits de pilotage.

Ainsi, il faut en premier que le gouverneur en conseil décrète qu'il existe des droits obligatoires de pilotage dans telle ou telle circonscription.

Le sénateur POWER: Sauf celles de Québec et de Montréal.

M^e GÉRIN-LAJOIE: La situation en ce qui concerne Québec et Montréal est différente, mais ces dispositions ne l'établissent pas très clairement.

Le sénateur MONETTE: Avant de nous fournir d'autres explications au sujet de l'article 346, pourriez-vous nous dire ce qu'il faut entendre par l'expression "sous réserve de l'article 347"?

M^e GÉRIN-LAJOIE: L'article 346 prévoit diverses exemptions tandis que l'article 347 autorise le gouverneur en conseil à annuler ces exemptions.

Le sénateur KINLEY: Ou à les modifier.

M^e GÉRIN-LAJOIE: Ou à les modifier.

Peut-être serait-il utile de se reporter à l'article 345 pour plus de compréhension. Cet article décrète:

Tout navire qui navigue dans les limites d'une circonscription de pilotage où le paiement des droits de pilotage est pour lors obligatoire en vertu de la présente Partie...

C'est-à-dire, par décret du gouverneur en conseil.

... doit payer ces droits, sauf

a) s'il en est à son voyage de retour et qu'aucun pilote breveté ne lui offre ses services en tant que pilote, après préavis raisonnable de l'heure probable de son arrivée,

Voilà le point que nous avons mentionné, il y a un instant.

Ou

b) s'il est exempté, en vertu des dispositions de la présente loi, du paiement de ces droits.

Et l'article 346 passe à l'énumération de ces exemptions. L'article 347, comme je viens de le signaler, permet au gouverneur en conseil de retirer ou de modifier les exemptions prévues, comme on le voit dans les alinéas c) et e). L'alinéa c) prévoit:

Le PRÉSIDENT: Ligne 9, page 6.

M^e GÉRIN-LAJOIE: Voyez la page à droite, pour le libellé actuel de la loi. Les navires suivants son exemptés du paiement des droits de pilotage:

c) les navires de telle description et de telles dimensions, d'au plus deux cent cinquante tonneaux de jauge au registre, que l'autorité de

pilotage de la circonscription, avec l'approbation du gouverneur en conseil, décide à l'occasion d'exempter du paiement obligatoire des droits de pilotage dans cette circonscription.

C'est-à-dire, les navires jaugeant au plus 250 tonneaux. Et il y a l'alinéa e) auquel nous reviendrons dans un instant.

Permettez-moi maintenant de lire le paragraphe 22 de notre mémoire:

22. Si nous examinons l'article 9 du bill S-3 dont est saisi le Comité sénatorial, et si nous nous reportons aux notes explicatives qui l'accompagnent, il semblerait que, sauf en ce qui a trait à un problème qui est particulier à Terre-Neuve, l'article 9 se rapporte uniquement à l'élimination d'une distinction en faveur des navires britanniques dans la Loi sur la marine marchande du Canada, qui, dit-on, viole, en plusieurs cas, des traités de longue date entre le Canada et d'autres pays. Cette distinction se rapporte à l'exemption du paiement obligatoire des droits de pilotage.

Le sénateur MONETTE: Qu'est-ce que vous lisez maintenant?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Je lis mon mémoire; c'est le paragraphe 22, à la page 8. Dans cet alinéa, je me reportais aux notes explicatives du bill, à la page 5.

Le sénateur MACDONALD: Les notes explicatives se trouvent en regard de la page 6.

Le PRÉSIDENT: Vous dites que le bill, dans certains paragraphes, va plus loin que les notes explicatives?

M^e GÉRIN-LAJOIE: En effet.

Le PRÉSIDENT: Par exemple, à l'alinéa c) du paragraphe 1, la modification enlève la limitation ayant trait aux navires d'au plus 250 tonneaux de jauge.

M^e GÉRIN-LAJOIE: Exactement, monsieur. Vous avez sans doute remarqué que l'ancien alinéa c) ne fait pas du tout mention des navires d'immatriculation britannique. Il n'est pas question d'immatriculation ni de pavillon. C'est pourquoi nous ne voyons pas de notes explicatives pour cette partie particulière de la modification proposée.

Au paragraphe 25 de notre mémoire, nous signalons que la modification à l'alinéa e) du paragraphe 1 de l'article 346 se rapporte aux navires employés pour certaines catégories spécifiques de voyages, plus précisément, pour les voyages en partance de ports, canadiens ou américains, sur les Grands lacs à destination de ports du Saint-Laurent ou du littoral de l'Atlantique. Cette modification ne fait plus mention des navires immatriculés "dans une partie des dominions de Sa Majesté". Cette modification étend ainsi la présente exemption aux navires de n'importe quel pavillon et elle embrasse peut-être les nombreux navires américains qui voguent sur les lacs et qui descendront peut-être le Saint-Laurent après l'inauguration de la voie maritime.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Puis-je poser une question seulement, là-dessus? Si j'ai bien compris l'explication qui a été donnée par des fonctionnaires du ministère des Affaires extérieures, l'autre jour, c'est à cause d'obligations découlant de traités qu'il nous fallait faire des modifications: est-ce le cas?

M^e GÉRIN-LAJOIE: C'est ce que j'ai cru comprendre de la part des fonctionnaires de ce ministère.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Notre loi viole, jusqu'à un certain point, un traité existant, et ce que l'on veut, maintenant, c'est donc de mettre la loi au point.

Le PRÉSIDENT: Rendre la loi conforme aux traités?

Le sénateur CONNOLLY: En effet.

M^e GÉRIN-LAJOIE: Exactement, en ce qui a trait à l'alinéa e). Cela ne s'applique pas, si je comprends bien, à l'alinéa c).

Le PRÉSIDENT: Cela ne s'applique pas; vous avez raison.

Le sénateur POWER: C'est-à-dire, en ce qui a trait aux navires d'au plus 250 tonnes de jauge?

Le PRÉSIDENT: Oui, cela élimine la restriction actuelle.

M^e GÉRIN-LAJOIE: Cela élimine la restriction relative à la jauge et cela ne fait aucune allusion à la distinction en matière de pavillon. Il n'y a pas de distinction en matière de pavillon dans l'alinéa c), sous la forme actuelle dudit alinéa.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): C'est ça.

Le sénateur KINLEY: Que faut-il penser de l'alinéa f), "les navires ayant une jauge au registre d'au plus 250 tonneaux"?

M^e GÉRIN-LAJOIE: C'est un autre alinéa, et cela n'a que peu d'importance pour nous.

Le sénateur KINLEY: Il comprend les navires de 250 tonnes de jauge qui n'ont pas été mentionnés dans l'autre alinéa.

M^e GÉRIN-LAJOIE: Exactement.

Le sénateur MACDONALD: Les obligations que nous imposent les traités ne peuvent influencer que sur l'alinéa e)?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Elles atteignent tous les alinéas où il est question des navires des dominions de Sa Majesté ou des navires britanniques; autrement dit, elles atteignent les alinéas a), b), d), e), f) et i).

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Avez-vous dit que l'élimination de la restriction relative à la jauge, dans l'alinéa c), est proposée pour des raisons autres que dans le but de rendre la loi conforme aux traités?

M^e GÉRIN-LAJOIE: C'est l'opinion que je vous soumets, monsieur.

Le sénateur POWER: A moins que les traités ne comprennent les navires d'au plus 250 tonneaux de jauge.

M^e GÉRIN-LAJOIE: Ce n'est pas ce que nous ont laissé entendre les fonctionnaires du ministère des Affaires extérieures, la dernière fois qu'ils ont comparu devant ce Comité.

Le PRÉSIDENT: M. Kingstone pourrait peut-être régler cette question-là sur-le-champ. Il est ici. Avez-vous quelque chose à dire au sujet du projet d'alinéa c) du paragraphe 1? Cela peut-il intéresser votre ministère?

M. KINGSTONE: Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Cela ne se rapporte en rien aux traités que vous nous avez mentionnés, l'autre jour?

M. KINGSTONE: Non, cet alinéa ne soulève aucune difficulté en ce qui concerne les traités.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Est-ce là aussi ce que vous pensez, monsieur le sénateur Power?

Le sénateur POWER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Kingstone.

M^e GÉRIN-LAJOIE: Puis-je me reporter à l'alinéa 26 de notre mémoire, monsieur le président et honorables sénateurs:

26. A l'heure actuelle, en vertu de l'article 347 de la loi, les règlements de l'autorité de pilotage ont éliminé, dans une large mesure, l'exemption prévue par l'article 346 en faveur des navires britanniques utilisés pour les voyages qui y sont spécifiés.

De fait, cette exemption a été complètement ou presque complètement éliminée, en ce qui a trait à la circonscription de Montréal-Québec. Quant

à la circonscription de Québec-Pointe-au-Père, l'exemption n'a été retirée que dans une certaine mesure. Les navires d'au plus 2,000 tonneaux nets de jauge, je crois, qui sont utilisés pour les voyages mentionnés à l'alinéa e), sont exemptés, en pratique. Cela s'applique seulement aux navires britanniques qui sont utilisés pour les voyages mentionnés à l'alinéa e) de l'article 346 de la loi.

Le sénateur MACDONALD: Les règlements contredisent-ils les dispositions de la loi?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Non, monsieur, les règlements sont édictés en vertu de l'article 347, qui autorise le gouverneur en conseil à enlever ou à modifier les exemptions que prévoit l'article 346. D'après moi, il semble un peu étrange qu'un article de la loi accorde une exemption ou un privilège et qu'un article subséquent autorise le gouverneur en conseil à enlever ce privilège ou cette exemption. Quoi qu'il en soit, c'est de cette façon-là que le statut est fait.

Le sénateur MACDONALD: Les règlements sont-ils établis par l'administration portuaire?

Le PRÉSIDENT: Avez-vous un exemplaire de la loi originale?

Le sénateur MACDONALD: Non. Malheureusement, la plupart des exemplaires de la loi semblent avoir disparu.

M^e GÉRIN-LAJOIE: En réalité, ces règlements sont établis par l'autorité de pilotage qui se trouve à être le ministre des Transports. Ils doivent être confirmés par le gouverneur en conseil et ils n'entrent en vigueur qu'une fois approuvés par le gouverneur en conseil.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Ce que vous dites, en réalité, maître Gérin-Lajoie, revient à ceci: par la modification proposée à l'article 346 c), l'exception relative aux navires de 250 tonneaux de jauge est éliminée et ce qui arrivera c'est que les navires américains des Grands lacs qui vogueront sur ces eaux pourront être exemptés, en vertu de cet article, du paiement obligatoire de droits de pilotage, et vous dites que nous ne sommes pas tenus par traité d'agir ainsi mais que le ministère pourrait le faire au moyen de règlements?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Exactement.

Le sénateur POWER: Pourrait-il le faire quand même en vertu de l'article 347?

Le PRÉSIDENT: Non, parce que l'article 347 autorise le gouverneur en conseil à ne déroger qu'en ce qui a trait au paragraphe 1 e), et non pas en ce qui concerne les autres alinéas. C'est bien cela, n'est-ce pas?

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je me demande si je pourrais poursuivre ce point pratique encore un peu, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Certainement.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je suppose que les capitaines qui voguent sur ces eaux à bord de navires des lacs et qui ne se rendront probablement jamais sur l'océan deviendraient très au courant de ces eaux, n'est-ce pas?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Il ne fait pas de doute que ces eaux leur deviendraient familières, mais le point de vue des pilotes, c'est qu'un navigateur n'est pas complètement compétent pour diriger un navire dans aucune de ces circonscriptions (Montréal-Québec et Québec-Point-au-Père) s'il ne les parcourt pas continuellement, plus d'une fois par semaine, ce qui lui permet de les connaître à fond et, en se tenant au courant de tout changement qui pourrait survenir, de devenir un véritable expert en la matière.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Est-ce là le véritable fond de votre argument?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Exactement. Puis-je ajouter que même si le capitaine d'un navire des lacs était, ce que nous contestons, compétent dans le sens que je viens de mentionner...

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Oui, je sais.

M^e GÉRIN-LAJOIE: Même s'il avait la compétence requise pour naviguer dans ces eaux, son certificat de compétence serait, de fait, un certificat qui serait entre les mains de n'importe quel membre de l'équipage parce que le capitaine en question ne serait pas toujours sur la passerelle. Parlant du point de vue physique, il ne pourrait pas demeurer sur la passerelle à partir de Kingston jusqu'à la Pointe-au-Père. Il lui faut descendre pour prendre quelque repos, pour boire ou pour manger. Il a à s'occuper de ses autres affaires. Que se produira-t-il alors? Le premier, le deuxième ou le troisième officier sera préposé à la navigation et, en pratique, un pilote ou une personne ayant la direction d'un navire dans ces eaux, entre Montréal et Québec, et Québec et Pointe-au-Père, et même entre Kingston et Montréal, doit être toujours au poste: le navire doit changer de course très souvent.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Combien de fois faudrait-il changer de pilote entre Kingston et Pointe-au-Père?

M^e GÉRIN-LAJOIE: A l'heure actuelle, on change trois fois, c'est-à-dire qu'il faut quatre pilotes en tout.

Le sénateur POWER: On change parfois quatre fois car il se peut qu'on change aux Trois-Rivières.

M^e GÉRIN-LAJOIE: Exactement; il se peut qu'on change de pilote quatre fois.

Le PRÉSIDENT: Essayons de comprendre très clairement en quoi consiste votre objection à la modification qui est proposée relativement à l'alinéa c). Naturellement, votre association désire retenir le paiement obligatoire des droits de pilotage autant que possible?

M^e GÉRIN-LAJOIE: C'est ça, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Et votre objection au projet d'alinéa c) c'est que cela permettrait au gouverneur en conseil d'exempter plusieurs autres navires du paiement des droits de pilotage, s'il le désire, parce qu'il sera plus lié par la restriction qu'impose le présent alinéa c), à savoir qu'il ne peut accorder d'exemption de ce genre qu'à l'égard de vaisseaux d'au plus 250 tonneaux?

M^e GÉRIN-LAJOIE: C'est exact, monsieur.

Le PRÉSIDENT: C'est bien le sens de votre objection à l'alinéa c)?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Oui, monsieur.

Le sénateur KINLEY: Je suppose que l'alinéa e), sous-alinéas (iii) et (iv) du paragraphe 1, ne vous intéresse pas?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Non, monsieur, il ne nous intéresse pas.

Le sénateur KINLEY: C'est un problème relatif à la côte.

Le PRÉSIDENT: Je crois comprendre que l'objection que vous avez au changement proposé à l'alinéa e) en général, c'est qu'en enlevant la restriction actuelle en faveur des navires immatriculés dans une partie des dominions de Sa Majesté, cela permettrait, comme vous le dites, à un grand nombre d'autres navires qui ne sont pas immatriculés dans un des dominions de Sa Majesté et qui sont obligés de payer des droits de pilotage, d'échapper au paiement de ces droits de pilotage?

M^e GÉRIN-LAJOIE: C'est bien cela, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Ce sont-là vos objections à c) et à e)?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Exactement.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): En ce qui concerne la modification à l'alinéa e), le ministère nous dit qu'elle est nécessaire à cause d'obligations imposées par les traités?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M^e GÉRIN-LAJOIE: La modification à l'alinéa c) est due à d'autres raisons.

Le PRÉSIDENT: Oui, à d'autres raisons.

M^e GÉRIN-LAJOIE: Pour autant que je sache, le Comité n'a pas été saisi de ces raisons-là.

J'aimerais signaler que ce bill inquiète beaucoup les pilotes, en tout premier lieu parce qu'ils se demandent quel en est le véritable objet.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez parler de cet article?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Oui, de l'article 9 du bill, naturellement. Quand je parle du bill, je parle toujours de l'article 9. Je le précise afin d'éviter tout malentendu.

Les pilotes sont très inquiets parce qu'ils se demandent quel est le véritable but du bill. Premièrement, en ce qui concerne l'alinéa c) dont nous avons parlé, il n'est pas question d'y enlever quelque distinction que ce soit en fait de drapeau.

Le PRÉSIDENT: Non.

M^e GÉRIN-LAJOIE: Deuxièmement, le seul but qui a été mentionné devant les membres de ce Comité découle des obligations que nous imposent nos traités avec plusieurs pays.

Le PRÉSIDENT: S'agit-il de l'alinéa e), maintenant?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Oui. Les pilotes se demandent quelles sont les intentions du gouvernement en ce qui a trait au problème du pilotage tout entier. Nous n'avons eu connaissance d'aucune ligne de conduite, soit de la part du gouvernement, pris dans son ensemble, soit de la part du ministre ou de ses fonctionnaires, et nous n'avons entendu aucun exposé officiel relativement à la ligne de conduite qu'ils entendent suivre à l'avenir. Par exemple, il est question de la circonscription de Montréal, à Kingston, au sujet de laquelle l'article 10 du bill, qui a été approuvé l'autre jour par le Comité introduit un nouvel article 365A dans la Loi sur la marine marchande du Canada, en vertu duquel il ne doit pas y avoir d'autres règlements de la part du gouvernement, qui permettraient aux citoyens américains de piloter,—je dis bien "piloter" et non pas seulement "conduire",—un navire jusqu'à Montréal, dans des eaux exclusivement canadiennes.

Je devrais mentionner devant les membres de ce Comité qu'au cours d'entretiens privés que j'ai eus, avec des fonctionnaires du ministère, on m'a donné à entendre que le ministère songeait à abolir la circonscription actuelle Montréal-Kingston, à en établir une nouvelle qui serait exclusivement canadienne, de Montréal à Saint-Régis, et à en établir une seconde qui serait internationale et qui irait de Saint-Régis à Kingston; mais, que je sache, il n'y a eu aucune déclaration officielle à ce sujet, et mes clients ne savent pas, eux non plus, s'il y en a eu une. Et cela nous cause de l'inquiétude.

Le PRÉSIDENT: Je crois que pour être justes, n'est-ce pas, à l'égard des fonctionnaires du ministère, relativement à cette partie de leur exposé, il faut reconnaître qu'ils ont été très clairs sur ce point: ils désirent laisser ouverts et flexibles certains articles du bill de façon à pouvoir tenir compte de la loi américaine et d'y adapter la leur au moment où la mesure américaine entrera en vigueur. Ce que je veux dire c'est qu'il leur est plutôt difficile, à l'heure actuelle, de vous faire une déclaration bien précise sur ce que sera la ligne de conduite à suivre tant qu'ils ne seront pas au courant de ce que feront ou de ce que ne feront pas leurs collègues américains, n'est-ce pas?

M^e GÉRIN-LAJOIE: C'est très vrai, monsieur, mais il ne faut pas oublier que la voie maritime du Saint-Laurent s'ouvrira dans une couple de mois, mais bien que je ne sache pas quelle réserve faire, puisque je ne veux pas blesser qui que ce soit, il me semble tout de même surprenant, et cela inquiète les pilotes, qu'aucun exposé ne puisse être fait quant à la ligne de conduite officielle, et je me demande pourquoi nous devrions attendre que les Américains prennent une décision, particulièrement en ce qui a trait à des eaux strictement canadiennes. C'est sur ce point-là que je désire insister. Entre Montréal et Saint-Régis, les eaux sont complètement canadiennes.

Le PRÉSIDENT: Où se trouve Saint-Régis?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Près de Cornwall, et c'est pourquoi j'ai soulevé cette question par rapport aux clauses du bill que nous sommes à discuter dans le moment, et cela s'applique aussi à la situation qui existe entre Montréal et Québec, et entre Québec et Pointe-au-Père. Les Américains auront-ils le droit de piloter nos navires sur ces eaux? C'est là une importante question dont je désire saisir le Comité.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je n'interviens pas dans le but de vous embarrasser, mais d'après le même critère, n'y aura-t-il pas des occasions où des navires portant des pilotes canadiens auront à naviguer dans les eaux américaines et dans la voie maritime du Saint-Laurent, également?

M^e GÉRIN-LAJOIE: C'est possible. Voici, toutefois, notre façon d'envisager le problème: de Montréal à Saint-Régis, les eaux sont exclusivement canadiennes, tout comme le port de Chicago se trouve dans des eaux complètement américaines, et, entre les deux, il y a des eaux internationales dans lesquelles un navire traversera la frontière ou la ligne de démarcation entre les deux pays, de temps à autre. C'est ce qui arrivera entre Cornwall et Kingston, et entre Kingston et les lacs. Eh bien, nous considérons ces eaux comme étant internationales parce que les navires traverseront et retraverseront la frontière, à l'occasion. Mais je soupçonne que le gouvernement américain ou le gouvernement du Michigan ne consulteront pas les autorités canadiennes avant d'imposer le pilotage obligatoire, ou toute forme d'obligation, relative au pilotage, dans le port de Chicago. J'é mets l'opinion que la situation qui existe entre Montréal et Cornwall est exactement la même que celle qui caractérise le port de Chicago, et que ces eaux devraient être considérées comme étant des eaux exclusivement canadiennes. C'est pourquoi je prends cette attitude et que je fais respectueusement observer au Comité qu'avant de faire quelque changement que ce soit à la loi, et avant de donner ce que je serais porté à appeler, sans vouloir être le moins du monde blessant à l'égard de qui que ce soit, avant de donner, dis-je, un blanc-seing au Gouvernement, de la part du Parlement canadien, en ce qui concerne des eaux exclusivement canadiennes; je soutiens qu'il faudrait y regarder à deux fois. J'ai toujours pris pour acquis, naturellement, que le Parlement n'a que les intérêts du Canada à cœur, mais aussi qu'il veut garder les navires canadiens pour les Canadiens le plus possible, et le territoire canadien le plus possible sous le contrôle exclusif du Canada.

Le PRÉSIDENT: Pourrais-je résumer votre thèse, maître Gérin-Lajoie? Je pense que ce que vous avez dit tantôt se résume à ceci: ce à quoi vous vous opposez ce ne sont pas tant les dispositions particulières de l'article 9 de ce bill, qui est une modification: ce que vous essayez plutôt de faire c'est de mettre en garde contre un changement possible de la ligne de conduite du ministère au sujet du paiement obligatoire des droits de pilotage, à la suite du pouvoir que nous lui accordons en vertu de cette modification, n'est-ce pas?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Oui, monsieur, et c'est pourquoi j'aimerais qu'il n'y eût pas de modification à la présente loi.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous traiter du paragraphe 28 de votre mémoire qui, d'après moi, est le nœud de vos représentations?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Les pilotes s'opposent avec vigueur à toute hypothèse suivant laquelle toute nouvelle situation prévisible, à la suite de l'ouverture de la voie maritime, pourrait amener un changement de ce genre dans la ligne de conduite, à savoir un changement qui abolirait en tout ou en partie le paiement obligatoire de droits de pilotage. De plus, même si cette hypothèse était prise pour acquise, le comité des pilotes du fleuve Saint-Laurent émet respectueusement l'avis que la question du paiement obligatoire des droits de pilotage est beaucoup trop importante pour la sécurité de la navigation, et pour le public en général, de même que pour le bien-être du groupe professionnel tout entier, pour être laissée à la discrétion complète du pouvoir exécutif du gouvernement, pour être décidée autrement que par le Sénat et par les représentants du peuple à la Chambre des communes, après une discussion publique de tous les aspects de la question, qui ne sont pas encore tous connus à l'heure actuelle.

Je tiens à insister sur le point, monsieur le président et honorables sénateurs: les obligations imposées au Canada par les traités n'ont jusqu'ici ni forcé ni amené le Parlement à faire de changement dans la Loi sur la marine marchande du Canada. J'ai, ici même, un exemplaire du traité qui a été conclu, en 1924, entre le gouvernement du Royaume-Uni et le gouvernement d'Espagne et qui a été rendu applicable au Canada, en 1928; aux termes de ce traité il y a une soi-disant obligation, de la part du Canada, de permettre à tous les navires d'autres pays de voguer dans nos eaux aux mêmes conditions que les navires canadiens. Eh! bien, au cours des trente dernières années, nous n'avons rien fait au sujet de cette obligation imposée par traité. Je fais donc respectueusement observer aux membres du Comité qu'il n'y a pas lieu de nous précipiter pour nous conformer à ces soi-disant obligations.

A l'heure actuelle, nous sommes dans l'incertitude la plus complète quant à ce qui arrivera après l'inauguration de la voie maritime. C'est ce qu'ont dit les représentants du ministère des Transports aux membres du Comité sénatorial. Nous ne savons pas quelle sera l'attitude du gouvernement américain. Nous ne savons pas quelle sera la tendance de la navigation. C'est pourquoi, au nom des pilotes du fleuve Saint-Laurent, j'émetts respectueusement l'opinion qu'aucune modification ne devrait être apportée à l'article 346 de la Loi sur la marine marchande du Canada. Nous recommandons respectueusement de laisser encore quelque temps dans cet article la mention des navires britanniques ou des dominions de Sa Majesté.

Le PRÉSIDENT: De même que la restriction relative aux navires d'au plus 250 tonneaux de jauge?

M^e GÉRIN-LAJOIE: L'entier article 346 de la Loi sur la marine marchande du Canada, si je puis émettre respectueusement cette opinion, monsieur le président, devrait rester tel qu'il est d'ici un an ou d'ici cinq ans, c'est-à-dire jusqu'à l'époque où le Parlement sera plus en mesure de juger d'une situation plus précise que celle qui existe pour le moment. Pourquoi faudrait-il que ce soit le Canada qui doive prendre les devants et donne un blanc-seing à l'exécutif? Je crois qu'il est du devoir du Parlement de ne pas laisser dans les mains de l'exécutif le plein pouvoir de décider des questions de ce genre.

Le pouvoir exécutif peut conclure des traités sans consulter le Parlement, mais le Parlement doit être consulté quant à la ratification desdits traités. Dans ce cas particulier, la situation est très différente vu que l'on accorderait au gouvernement le droit de passer n'importe quelle entente avec le gouvernement des États-Unis sans qu'il soit obligé de revenir devant le Parlement pour demander la ratification de ce qui a été fait. J'émetts très respectueusement l'opinion que les droits, les privilèges et le bien-être de notre pays et d'un

groupe professionnel très important de notre pays, c'est-à-dire tous ceux qui s'occupent de négoce et de commerce,—et cela s'applique non seulement à la vallée du Saint-Laurent mais aussi au pays tout entier, y compris le régime économique d'ensemble des provinces des Prairies,—j'émetts donc l'opinion qu'on devrait prendre en grande considération ces droits, privilèges et bien-être et qu'on ne devrait pas se lancer dans des aventures de cette envergure qui pourraient être rendues possibles sans que le Parlement ait à les confirmer ou à les ratifier par la suite.

Telles sont, monsieur le président et honorables sénateurs, les vues des pilotes. Il me fera plaisir de répondre maintenant à toutes les autres questions que vous pourriez avoir à poser. Je devrais peut-être ajouter que si ce Comité ou le gouvernement était d'avis que des changements pouvaient devenir nécessaires à l'avenir, et dans un avenir rapproché, je pourrais peut-être suggérer qu'une question de ce genre devrait être discutée et étudiée plus ouvertement plutôt qu'uniquement au sein des cercles ministériels.

Je prends la liberté de faire observer que l'affaire devrait être discutée et étudiée soit par un comité sénatorial spécialement chargé d'étudier les problèmes techniques qui peuvent à peine être étudiés en détails par un comité comme celui-ci, étant donné le peu de temps qui est à sa disposition et l'ampleur de son effectif, ou bien par une commission ou comité ministériel devant lequel toutes les parties intéressées auraient le droit de se présenter. Mais, monsieur le président, il s'agit là uniquement d'une proposition ou suggestion de rechange relativement à ce qui pourrait être fait pour voir aux développements futurs.

L'essence de notre mémoire, toutefois, c'est que l'intérêt du Canada tout entier exige que le Sénat et le Parlement canadien aient plus de détails à leur disposition pour pouvoir prendre une décision.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup, maître Gérin-Lajoie.

Le sénateur KINLEY: Monsieur le président, lors de la dernière réunion, une déclaration faite par un fonctionnaire du ministère des Affaires extérieures avait trait à la partie XIII de la loi, qui se rapporte au cabotage au Canada. Je me reporte donc aux paroles que M. Kingstone et moi-même avons échangées:

Le sénateur KINLEY: Ce qui revient à dire, que, par cette modification, nous ouvrons notre commerce de cabotage au monde entier.

M. KINGSTONE: Je crois que M. le sénateur Connolly a déjà soulevé cette question. En réponse à cette objection, je dois dire que par l'article 346 projeté, on a voulu introduire dans la loi une disposition de portée générale qui permettrait d'abolir la distinction relative au pavillon dans ces cas particuliers et de nous conformer aux obligations de nos traités. Vous avez mentionné là un cas tout à fait particulier. Or, l'article projeté dit simplement que les navires employés au commerce de cabotage seront exemptés dans ces conditions; mais, pour déterminer quels sont les navires employés dans le cabotage, il faut consulter la Partie XIII de la loi. Or, cette Partie XIII n'accorde le droit de cabotage qu'aux navires marchands du Commonwealth. L'article projeté ne porte que sur l'exemption, il n'autorise pas le cabotage. Il faut toujours se reporter à la partie de la loi sur la marine marchande qui spécifie quels sont les navires qui sont autorisés à faire du cabotage. En d'autres termes, si un navire est autorisé à se livrer au cabotage, il pourra bénéficier de l'exemption mentionnée à l'article 346 du bill. Mais il y a un grand "si"; et il faut se reporter à la Partie XIII de la loi pour y trouver la définition des navires qui ont le droit de se livrer au cabotage.

Le sénateur KINLEY: Que pensez-vous de la loi actuelle?

M. KINGSTONE: Elle concerne la marine marchande du Commonwealth.

Cela semblerait indiquer que ces navires n'ont pas droit de se livrer au commerce de cabotage.

Voici ce que dit la loi:

Aucun navire britannique de construction étrangère, qu'il soit immatriculé au Canada ou ailleurs, après le 1^{er} septembre 1902...

Le PRÉSIDENT: Vous citez l'article 669, qui a trait aux navires britanniques de construction étrangère. La référence se rapporte à l'article 671.

Le sénateur KINLEY: Le paragraphe 1 de cet article se lit comme ceci:

Il ne doit pas être transporté de marchandises par eau, ou par terre et par eau, d'un lieu du Canada à un autre lieu du Canada, soit directement soit en passant par un pont étranger, ni pour une partie quelconque du transport, dans un navire autre qu'un navire britannique.

Cela est de nature à semer de la confusion parce qu'il faut se rapporter à un autre article pour découvrir le sens de l'article premier. Hier nous avons entendu le sénateur Farris nous faire part de son opinion en ce qui a trait à la confusion que peut occasionner une contradiction entre deux articles d'une même loi.

Le PRÉSIDENT: J'allais demander si l'un des témoins désirait parler là-dessus?

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): M^e Gérin-Lajoie a posé la question de savoir si oui ou non nous avons des obligations qui nous sont imposées par traité et qui, en réalité, forcent le Parlement à faire ces changements de sorte que la loi puisse se conformer aux obligations qui nous sont imposées par les traités. L'autre jour, un exposé général a été fait par un fonctionnaire du ministère des Affaires extérieures, et d'après lui nous devrions le faire, mais nous n'avons pas examiné les traités. Je ne sais pas si les traités ont été approuvés par le Parlement. Nous devrions peut-être, au cours des travaux auxquels nous nous livrons, obtenir ce genre de renseignements.

Le PRÉSIDENT: M. Kingstone pourrait peut-être nous renseigner là-dessus.

Le sénateur POWER: Le cas d'espèce auquel faisait allusion. M^e Gérin c'est le traité qui a été conclu entre le Royaume-Uni et l'Espagne. Cela a-t-il déjà été approuvé par nous? Cela nous obligeait en vertu des vieilles lois de navigation du Royaume-Uni, mais, depuis le statut de Westminster, nous n'avons plus d'obligations à ce sujet. Je serais curieux de savoir si ce traité a déjà été approuvé par le Canada.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Kingstone, savez-vous si le traité auquel vous avez fait allusion au cours de votre témoignage l'autre jour a déjà été approuvé par le Parlement?

M. KINGSTONE: M. Bissonnette va répondre à cette question.

Le sénateur POWER: Autrement dit, sommes-nous encore liés par ces traités depuis que nous avons déclaré notre soi-disant indépendance?

M. André Bissonnette (*Division juridique, Section des traités, ministère des Affaires extérieures*): Monsieur le président, sur ce point particulier, nous ne pouvons pas faire d'exposé complet dans le moment. Nous avons de nombreux traités, dont quelques-uns remontent à 1660, et aux années 1825 et 1850. Naturellement, ces traités n'ont jamais été ratifiés par le Parlement canadien. Ce sont des traités du Royaume-Uni.

Au nombre des traités contemporains, nous avons, par exemple, le traité avec la France. Nous pourrions vérifier durant la période du déjeuner, et rapporter les renseignements requis cet après-midi.

Le traité de 1909 relatif aux eaux limitrophes qui a été conclu avec les États-Unis a été ratifié par le Parlement par les statuts de 1920 ou 1921, je crois.

Le traité avec la Pologne a été approuvé et ratifié par le Parlement.

Le traité de commerce avec l'U.R.S.S. n'a pas été ratifié par le Parlement, mais, si ma mémoire est fidèle, il a été approuvé grâce à une résolution des deux Chambres.

Ce qu'il nous faut faire c'est de vérifier chaque entente et de voir de quelle façon les termes de l'entente acquièrent force de loi au Canada. Le traité avec l'Espagne, auquel M^e Gérin-Lajoie a fait allusion ce matin, est une entente conclue entre le Royaume-Uni et l'Espagne, qui renferme une clause permettant au Canada de devenir une partie à l'entente. Cela s'est fait à la demande du gouvernement canadien, en 1928, mais je ne crois pas que le Parlement ait ratifié l'affaire. Cette entente de 1928 a été confirmée, jusqu'à un certain point, en 1954, par l'accord commercial qui a été conclu entre le Canada et l'Espagne. Je ne crois pas qu'il ait été ratifié par le Parlement. Quand je dis qu'il a été confirmé, c'est parce que l'entente passée en 1954, a trait au commerce exclusivement.

Le sénateur REID: N'est-il pas vrai que jusqu'en 1924, c'est la Grande-Bretagne qui signait tous les traités pour le Canada, c'est-à-dire jusqu'au moment où le traité relatif au flétan a été passé? C'est ce traité relatif au flétan qui a été le premier à être signé par le Canada, n'est-ce pas?

M. BISSONNETTE: Oui, mais les traités ne doivent pas nécessairement être approuvés par le Parlement.

Le sénateur MACDONALD: Si je comprends bien, le Canada se trouve lié par un traité dès qu'il le conclut. Il n'est pas nécessaire de soumettre le traité au Parlement, mais, en pratique, au cours des dernières années, c'est ce qui s'est fait.

M. BISSONNETTE: Oui, dans le cas de certains traités.

Le sénateur REID: Surtout depuis que nous avons commencé à signer nos propres traités à titre de nation.

Le PRÉSIDENT: Je crois que la vérité, comme le dit M. Bissonnette, c'est que, dans le régime britannique, c'est la Couronne qui a le droit de faire des traités avec les pays étrangers; mais dans les cas où un traité conclu par la Couronne avec un pays étranger influence les questions législatives que le Parlement du Canada a à traiter, la pratique veut qu'on demande au Parlement de ratifier le traité parce que le Parlement ne se trouve pas obligé, autrement, à donner force de loi, à un traité que le pouvoir exécutif a pu conclure. N'en est-il pas ainsi?

M. BISSONNETTE: Oui.

Le PRÉSIDENT: Il est donc possible qu'il y ait de nombreux traités conclus par le pouvoir exécutif qui n'ont pas besoin de la sanction du Parlement, mais il y en a aussi beaucoup d'autres qui ont besoin de cette sanction, et je crois que votre ministère a pris l'habitude, au cours des dernières années, de soumettre pratiquement tous les traités pour que le Parlement les sanctionne.

M. BISSONNETTE: Oui, ils sont tous déposés au Parlement. Les uns relèvent d'une décision du gouvernement, et les autres sont approuvés au moyen de résolutions.

Le PRÉSIDENT: Les uns sont approuvés au moyen de résolutions et les autres par une loi spéciale.

M. BISSONNETTE: Les uns sont déposés, d'autres sont approuvés au moyen de résolutions et d'autres encore sont ratifiés par une loi.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Je me demande si le témoin pourrait nous dire si, récemment ou à quelque moment que ce soit dans le passé, certains pays avec lesquels nous avons passé des traités ont fait des représentations dans le but de faire des changements tels que ceux qui se trouvent dans le bill proposé?

Le PRÉSIDENT: A l'article 9?

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Oui, à l'article 9.

M. BISSONNETTE: Pas que je sache, quant à notre ministère: je ne suis pas au courant.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Il s'agit uniquement, pour le ministère des Affaires extérieures, de porter la question à l'attention du ministère des Transports et de prendre l'initiative de lui suggérer de faire lesdits changements?

M. BISSONNETTE: Je serais porté à le croire.

Le sénateur MOLSON: Puisque ces modifications dépendent des traités, pourrait-on nous dire de quels traités il s'agit et comment il se fait qu'il soit nécessaire de modifier la loi? Je pense que c'est là ce que demandait le sénateur Connolly, et je ne crois pas que nous ayons reçu de réponse.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Puis-je préciser un peu? La Loi sur la marine marchande du Canada a été codifiée et adoptée une seconde fois, en 1934. Je suppose que les articles que les traités avaient pu influencer, à ce moment-là, ont été mis au point. Il semble que, maintenant, il est intervenu d'autres traités qui ont donné lieu aux modifications qui sont proposées au sujet de l'article 346. Nous avons indiqué ces articles de façon générale: il s'agit peut-être des alinéas b), e), et i).

Le PRÉSIDENT: Exactement.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je pense que le Comité devrait savoir quels sont les traités qui nécessitent ces modifications et quelle sorte d'approbation, s'il y en a eu, a été donnée à ces traités par le Parlement.

Le PRÉSIDENT: Je pense que c'est là ce que le ministère a promis de nous fournir à la prochaine séance.

M. BISSONNETTE: Oui. Nous avons déjà une liste de tous ces traités. Je crois que nous allons tout simplement y ajouter ceux qui ont été approuvés par le Parlement, comme vous le demandez.

Le PRÉSIDENT: Cela devrait nous satisfaire, n'est-ce pas?

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Oui. Nous voudrions probablement poser une ou deux questions là-dessus.

Le sénateur POWER: Ce sont les traités qui atteignent des articles et des paragraphes du bill à l'étude.

M. BISSONNETTE: Tous ces traités varient, naturellement. Certains d'entre eux comportent de très vastes dispositions. Je pourrais vous donner le texte de toutes ces dispositions, mais ce serait un document d'environ 50 pages.

Le sénateur MOLSON: Ces traités doivent renfermer des clauses relatives au traitement des navires en ce qui a trait à la navigation dans les eaux canadiennes.

Le PRÉSIDENT: Ne pensez-vous pas qu'il vaudrait mieux demander aux fonctionnaires du ministère de préparer, à loisir, un exposé dans lequel ils nous donneront un petit résumé des clauses de ces traités qui, disent-ils, rendent ces modifications opportunes. Je ne crois pas qu'il leur soit nécessaire de les citer toutes en détail, mais s'ils nous donnaient les dates de ces traités, les pays

avec lesquels ils ont été conclus, les mesures, s'il y en a, qui ont été prises pour obtenir la ratification desdits traités par le Parlement de même qu'une référence très générale aux dispositions particulières de ces traités qui, d'après eux, rendent ces modifications opportunes, ne pensez-vous pas que cela suffirait?

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Cela serait bien préférable, je pense.

Le PRÉSIDENT: Cela pourrait nous être remis sous forme d'exposé miméographié qui pourrait être distribué à tous les membres.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Oui. Nous ne tenons pas à avoir d'exposés trop longs.

Le sénateur MONETTE: Aussi, si je ne me trompe, depuis que le Canada a acquis le statut de nation, l'Acte de l'Amérique du Nord britannique ne renferme pas d'article particulier prévoyant le pouvoir de faire des traités dans les colonies, et je crois qu'il y a une décision rendue par le Conseil Privé qui désigne l'autorité capable de conclure un traité pour le Canada en vertu du nouveau statut. On pourrait peut-être nous donner une référence, ce qui nous permettrait d'étudier cela en même temps afin de savoir si un traité est fait en bonne et due forme.

Le PRÉSIDENT: Cela ne serait-il pas de nature à nous mener un peu trop loin? Cela nous mènerait dans des questions constitutionnelles.

Le sénateur MONETTE: Je n'insiste pas.

Le sénateur KINLEY: Au sujet de l'article 346 e), les sous-alinéas (iii) et (iv) sont un peu différents. Je me demande si nous pourrions savoir s'il y a des traités auxquels se rapporteraient les paragraphes en question.

Le PRÉSIDENT: Je crois que le sous-ministre a expliqué cela.

Le sénateur KINLEY: Je ne crois pas qu'il ait abordé ces deux alinéas-là.

Le PRÉSIDENT: Oui, il les a abordés. Il nous a donné les raisons pour lesquelles il désirait éliminer ces paragraphes. Je crois que vous étiez absent.

Le sénateur KINLEY: C'est vrai, je n'étais pas ici.

M. BALDWIN: L'explication a été fournie en réponse à une question du sénateur Reid.

Le sénateur REID: C'est vrai.

Le sénateur KINLEY: Je lirai le compte rendu avant la prochaine séance.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Avant de passer à un autre article, puis-je poser une autre question? M^e Gérin-Lajoie a démontré très clairement, je pense, que la modification ayant trait aux navires d'au plus 250 tonneaux de jauge à l'enregistrement, à l'alinéa c) ne découle pas d'une obligation imposée par traité.

Le PRÉSIDENT: Non.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): M. Baldwin a peut-être traité de cet aspect-là, mais, dans le nouveau contexte et à cause de la manière dont la question a été soulevée, ce matin, il nous sera peut-être possible, après avoir entendu la version du ministère des Affaires extérieures sur l'autre élément de l'article 346, d'obtenir la raison pour laquelle le ministère des Transports désire éliminer cette restriction.

Le PRÉSIDENT: Le sous-ministre me dit qu'il est prêt à donner l'explication immédiatement.

M. BALDWIN: Avec l'agrément du président du Comité, je pourrais essayer non seulement de répondre à la question du sénateur Connolly mais aussi de faire deux ou trois autres observations qui pourraient être utiles aux honorables sénateurs au sujet des représentations très sérieuses qu'a

faites M^e Gérin-Lajoie, au nom des pilotes. Si je consigne certains faits au compte rendu, ce n'est pas nécessairement dans le but de réfuter quoi que ce soit dans les témoignages qui ont été présentés, mais plutôt dans le but d'éluider ce qui a donné naissance aux questions à l'étude.

Deux ou trois choses ont donné lieu à la question du sénateur Connolly et méritent qu'on s'étende un peu plus longuement à leur sujet. Tout d'abord, en ce qui a trait au dossier des accidents, qui intéressait certains honorables sénateurs, je ne crois pas qu'il faille attacher trop d'importance aux statistiques car c'est le genre même de l'accident qui compte et parce que les points sur lesquels la statistique met l'accent peuvent varier énormément. On vous a cité une statistique relative à la circonscription de Saint-Laurent-Kingston-Ottawa. J'ai demandé le dossier que nous avons là-dessus. Ces chiffres ne comprennent pas nécessairement tout ce qui est arrivé dans la circonscription, mais seulement ce dont il nous a été fait rapport au cours de l'année 1958: il y a eu 69 accidents même si le pilote était à bord, et 8 accidents sans qu'il y ait eu de pilote à bord des navires. Mais j'estime que dans la majorité des cas, il s'agissait d'incidents plutôt que d'accidents. Je ne veux en aucune façon décrier les pilotes, mais je désire tout simplement indiquer que les chiffres qui sont soumis doivent être étudiés avec circonspection.

L'autre question, dont j'aimerais dire un mot, a trait à l'arrêt de la navigation. Je crois que le sénateur Connolly a manifesté quelque intérêt à ce problème et je pense pouvoir indiquer très rapidement quelle est la position juridique en ce qui concerne les questions qui peuvent s'élever relativement à un arrêt de la navigation.

Il est tout à fait possible que les pilotes d'une circonscription donnée refusent de monter à bord des navires, comme cela s'est déjà vu. Lorsque cela arrive, les renseignements d'ordre juridique que j'ai à ma disposition mentionnent qu'en vertu des conditions d'embauchage grâce auxquelles ils sont entrés au service de pilotage et sont devenus pilotes sous le régime des règlements en vigueur dans la circonscription, ils se trouvent à enfreindre ces ordonnances et règlements et sont passibles de peines. Pour autant que je sache, on n'a pas eu coutume d'infliger des sanctions et je suis certain qu'il n'y a jamais eu de peines d'imposées pour la simple raison que le public, comme les honorables sénateurs le savent bien, est porté à interpréter tout ce que nous pourrions faire en pareille circonstance comme une tentative de punir des travailleurs pour s'être mis en grève. Il est possible que ce soit ou ne soit pas une grève. M^e Gérin-Lajoie a préféré qualifier la chose autrement, mais le fait est que les pilotes peuvent recourir à l'arrêt de travail.

Bien que d'après la loi, un capitaine puisse continuer sa route sans pilote, qu'il ne soit pas tenu d'en prendre un à bord, et qu'il ne soit normalement obligé qu'à payer les droits de pilotage, le résultat net c'est que dans une circonscription de pilotage aussi difficile et aussi fréquentée que celle de Québec-Pointe-au-Père ou celle de Montréal-Québec, où les pilotes sont vraiment indispensables, et où la navigation ne doit pas cesser, le résultat net, dis-je, c'est que la navigation serait paralysée si les pilotes arrêtaient de travailler.

Pour en venir maintenant, de façon plus générale, à la question qu'a soulevée le sénateur Connolly, j'ai tâché d'indiquer, dans mon témoignage, lors de la troisième séance de ce Comité, que cette modification renfermait certainement certains points concernant la compétence technique qui dépassaient, en réalité, certaines questions qu'avait soulevées le ministère des Affaires extérieures.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Puis-je vous interrompre pour poser une question? En avez-vous fini avec le problème de l'arrêt de la navigation causé par un différend ouvrier?

M. BALDWIN: Oui.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Puis-je poser une question?

M. BALDWIN: Oui.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): S'il y a pilotage obligatoire et qu'il se produise une grève des pilotes, vous dites que la navigation serait interrompue?

M. BALDWIN: En pratique, oui. Il se peut qu'il y ait activité sur une échelle restreinte, mais, au fond, dans une circonscription qui est importante du point de vue du pilotage, une grève serait une chose très grave.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Serait-il préférable de ne pas avoir le pilotage obligatoire?

M. BALDWIN: Pas nécessairement.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Autrement dit, si les pilotes décidaient qu'ils n'iront pas au travail, ils causeraient un arrêt complet d'activité, à toutes fins pratiques?

M. BALDWIN: Exactement.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): La présente mesure ne renferme alors rien qui puisse influencer la situation dans son ensemble, telle qu'elle existe actuellement?

M. BALDWIN: Non.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Peu importe que le pilotage soit obligatoire ou facultatif?

M. BALDWIN: C'est là ma façon de voir les choses, monsieur.

Le sénateur MACDONALD: Serait-il plus facile de traiter avec les pilotes s'il y avait pilotage obligatoire?

M. BALDWIN: Je ne suis pas sûr de bien comprendre ce que vous voulez dire par les mots "traiter avec les pilotes", monsieur.

Le sénateur MACDONALD: Eh! bien, il existe une association de pilotes et aucune loi ne les oblige de monter à bord des navires. S'il arrivait que les pilotes décident de ne pas monter à bord des navires, pourriez-vous faire quoi que ce soit dans ce cas-là?

M. BALDWIN: Du point de vue légal, oui; en pratique, il serait très difficile d'intervenir, pour les raisons que j'ai indiquées, monsieur.

Le sénateur MACDONALD: Supposons que la loi exige le pilotage obligatoire et qu'une association existe, qui est obligée de piloter les navires. Ne serait-il pas plus facile de traiter avec ces pilotes s'ils étaient obligés de monter à bord des navires que s'ils n'y étaient pas obligés?

M. BALDWIN: Vous voulez parler du pilotage obligatoire comme d'une question qui est distincte des droits obligatoires?

Le sénateur MACDONALD: Oui.

M. BALDWIN: C'est une question à laquelle il est un peu difficile de répondre. Il est possible qu'il soit plus facile de traiter avec les pilotes dans certaines circonstances, mais si les pilotes eux-mêmes refusaient de travailler, je ne suis pas certain que la situation serait très différente de ce qu'elle est présentement dans des circonstances semblables.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Ceci pourrait-il aider le sénateur Macdonald,—et j'ai besoin d'aide, moi aussi? Si les pilotes décident de ne pas travailler, contre qui entrent-ils en grève: est-ce contre l'administration qui fixe les droits ou contre les propriétaires des navires, lorsqu'ils disent: "Nous réclamons plus d'argent pour notre travail"?

M. BALDWIN: Ma foi, je ne suis pas certain qu'il s'agisse d'une grève, au sens légal du mot, car, comme je l'ai mentionné, ils...

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): S'ils cessent de travailler, contre qui ont-ils des griefs?

M. BALDWIN: Tout dépend du grief en cause. S'il s'agit des droits de pilotage, il se peut que ce soit à la fois contre l'autorité de pilotage c'est-à-dire contre le ministère ou le ministre, et contre la fédération maritime ou les propriétaires de navires ou contre qui que ce soit qui fait partie du groupe maritime. Il se peut que les pilotes croient que le taux de pilotage doit être augmenté et que le ministère, de son côté, pense qu'il n'y a pas lieu de l'augmenter ou qu'il doit être augmenté uniquement dans la mesure qu'il le désire. Il s'agit, au fond, d'un refus de travailler et je pense que les circonstances peuvent varier d'un cas à l'autre. L'un des incidents qui est survenu avait trait à des circonstances tout à fait différentes lesquelles, si ma mémoire est fidèle, ne se rapportaient pas du tout au niveau des taux; il s'agissait plutôt d'un conflit de juridiction, comme j'en ai déjà dit un mot tantôt.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Il se peut qu'il s'agisse des conditions de travail?

M. BALDWIN: Oui, c'est exact.

Le sénateur REID: Est-ce que les capitaines des navires, dans tous les cas qui ont été mentionnés, ont pris sur eux de se passer de pilote.

M. BALDWIN: Oui, mais cela dépend complètement de la circonscription. Il est plus facile d'agir ainsi dans certains districts que dans d'autres.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): En plus de leurs propres associations internes, les pilotes ont-ils des contrats, dans ces régions, avec les propriétaires de navires ou avec les représentants des propriétaires de navires?

M. BALDWIN: Ceux qui relèvent de l'autorité de pilotage et qui appartiennent aux circonscriptions de pilotage établis par la loi actuelle n'en ont pas, monsieur.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): L'association prévoit qu'ils doivent faire leurs arrangements avec l'autorité de pilotage et avec les propriétaires de navires, mais sans qu'il y ait contrat?

M. BALDWIN: Les conditions de travail sont établies dans les règlements approuvés par le gouverneur en conseil.

Le sénateur POWER: J'ai cru comprendre, monsieur Baldwin, qu'il pourrait y avoir un recours légal, bien qu'on ne tienne pas à l'exercer?

M. BALDWIN: Oui.

Le sénateur POWER: Quel recours y aurait-il, du point de vue légal?

M. BALDWIN: Le règlement oblige les pilotes à prendre la conduite d'un navire s'ils en reçoivent l'ordre du surintendant des pilotes de leur circonscription.

Le PRÉSIDENT: Je suppose également que l'autorité de pilotage est en mesure d'imposer certaines sanctions vu que, recueillant les droits de pilotage, il lui est possible de ne pas payer le pilote qui est en faute.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Y a-t-il d'autres endroits dans le monde où existe une situation correspondante, monsieur le président?

Le sénateur MACDONALD: J'allais y faire allusion. M^e Gérin-Lajoie en a dit un mot dans son mémoire. Voici ce qu'il a dit au paragraphe 13:

Ces motifs ou des motifs analogues ont donné lieu à des régimes de pilotage obligatoire dans tous les chenaux, canaux et ports importants du monde, sans exception connue de notre part.

Qu'en dites-vous?

M. BALDWIN: Il y a, de par le monde, de nombreux régimes de pilotage qui varient de façon très considérable dans leurs constitutions, leur organisation et leurs règlements. Le régime qui a vu le jour ici s'inspire surtout, je suppose, des traditions et de la pratique britanniques; mais on peut trouver un régime de pilotage organisé dans tous les pays maritimes; il s'agit parfois de pilotage établi par l'État. Le canal de Suez a un régime de pilotage, de même que le canal de Panama, mais cela varie d'un pays à l'autre.

Le sénateur MACDONALD: Je suppose, toutefois, qu'il s'agit de pilotage obligatoire?

M. BALDWIN: Pas dans tous les cas.

Le sénateur MACDONALD: L'exposé de M^e Gérin-Lajoie donnait à entendre que le pilotage obligatoire était en vigueur dans tous les chenaux, canaux et ports d'importance, dans le monde entier.

M. BALDWIN: Pas dans tous les cas.

Le sénateur MACDONALD: Pourriez-vous nous dire dans quels cas le pilotage n'est pas obligatoire?

M. BALDWIN: Eh! bien, je pense que vous pourriez constater que le régime des droits obligatoires existe indépendamment de l'autre régime, dans d'autres régions, et je suppose qu'il s'agit d'une question de définition pour savoir si tous les cas sont de grande importance.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je ne devrais peut-être pas poser cette question à M. Baldwin, mais y a-t-il des régions où les associations de pilotes sont affiliées à des syndicats?

M. BALDWIN: C'est une question à laquelle il me serait très difficile de répondre à brûle pourpoint et sans que j'aie aux sources. Il y en a peut-être aux États-Unis,—je m'attendrais à ce qu'il y en eût là.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): C'est là une chose intéressante. Pensez-vous qu'il existe des associations de pilotes qui sont affiliées à des syndicats dans le réseau des Grands lacs, aux États-Unis?

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'un témoignage nous a été donné dans ce sens lors de la première séance: on nous a parlé d'un syndicat de pilotage qui était affiliée à la F.A.T.—C.O.T.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Voici une autre question que je ne devrais peut-être pas poser à M. Baldwin. Les pilotes ont-ils tendance à s'organiser et à s'affilier à un syndicat dans la section du fleuve?

M. BALDWIN: Eh! bien, je ne répondrai pas à votre question au sujet de la possibilité que cela arrive: je puis tout simplement dire qu'une association syndicale des États-Unis, celle qui vient d'être mentionnée, a tenté certaines démarches. Je n'ai pas l'intention de faire des remarques sur le succès ou l'insuccès de ces démarches.

Le sénateur POWER: Il n'est pas plus vraisemblable qu'ils se joignent à un syndicat ouvrier que l'association du barreau ou le collège des médecins. Les pilotes sont membres d'une profession et ils en sont fiers.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Dans certains districts.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres observations à faire sur l'article 346?

M. BALDWIN: Je n'ai pas encore répondu à la première question qu'avait posée le sénateur Connolly, monsieur, et je vais tâcher de le faire. Lorsque j'ai traité de l'article 346, monsieur le président, au cours du témoignage que j'ai rendu jeudi dernier, j'ai essayé d'indiquer,—et je m'excuse si je n'ai pas été assez explicite sur ce point,—que le gouverneur en conseil a maintenant le pouvoir de retirer les exemptions qui peuvent être établies dans la loi, mais

qu'il n'a pas celui d'y ajouter quoi que ce soit. Il a le droit d'abolir le pilotage obligatoire dans l'ensemble mais non pas d'accorder ou d'ajouter des exemptions spécifiques, et c'est ce qu'ajouterait l'article 346. Les raisons me semblent très simples, et une fausse impression a pu être créée par les témoignages antérieurs; il ne s'agit pas du tout, en l'occurrence, d'une tentative de faire abolir les droits obligatoires de pilotage. Nous avons le pouvoir de les abolir immédiatement si nous le voulons. Il s'agit tout simplement du pouvoir du gouverneur en conseil de traiter des questions d'exemption des droits par type ou classe ou par cas individuel. Il s'agit d'une tout autre chose que des cas d'abolition. Lorsque je dis qu'il ne s'agit pas de faire abolir les droits obligatoires, nous sommes d'accord avec M^e Gérin-Lajoie qui soutient que le pilotage est essentiel et qu'il doit être maintenu, et que, dans les circonstances qui ont été mentionnées, le pilotage est extrêmement important; nous voulons le protéger et le voir se maintenir sur une base efficace; nous croyons fermement, toutefois, qu'indépendamment des questions qui intéressaient le ministère des Affaires extérieures, de bonnes raisons militent en faveur de ce que le gouverneur en conseil ait le droit de traiter du problème des exemptions car nous avons à faire face à une situation en pleine évolution et nous voulons le bien de tous, celui des pilotes aussi bien que celui des armateurs: il s'est présenté des cas où les armateurs nous ont fait des représentations et où ils nous ont dit qu'ils trouvent déraisonnable d'être obligés de payer des droits de pilotage alors qu'on n'a pas besoin de pilote lorsque le capitaine connaît très bien les eaux, du point de vue technique.

Les objections qu'ont élevées les pilotes de même que M^e Gérin-Lajoie se rapportent à deux éléments, si je comprends bien. En premier lieu, M^e Gérin-Lajoie craignait que cela mette la navigation en danger et nuise aux normes régulières, et autres choses de ce genre. Eh! bien, je peux affirmer de façon très catégorique que telle n'est pas la situation.

Il existe plusieurs domaines, dans les lois fédérales, où le maintien des normes de sécurité est imposé aux ministères. L'aviation en est un, la navigation en est un autre, et je pourrais penser à d'autres également. Lorsqu'une obligation de cette sorte est imposée au gouvernement ou à un ministère du gouvernement, à savoir que les normes de sécurité doivent être maintenues, le fait qu'il y ait un certain degré de flexibilité qui puisse permettre de régler des situations qui peuvent varier à la suite de conditions techniques changeantes ne signifie pas que pareille flexibilité va donner carte blanche et qu'elle va donner lieu à un danger public. Si tel était le cas, je crois que ce Comité ne tarderait pas à nous tomber sur le dos.

La seconde objection qui a été soulevée, c'est que cela pourrait être utilisé pour nuire au bien-être et à la sécurité financière des pilotes eux-mêmes: tout ce que je puis répondre à cette objection c'est que ce n'est certainement pas là le but de cette disposition législative puisque nous croyons que ce service de pilotage doit être maintenu et qu'il est de notre intérêt que les pilotes conservent la sécurité de leur emploi et qu'ils touchent un revenu suffisant. Les meilleurs renseignements que je puisse apporter à l'appui de ce que j'avance, à savoir que cette disposition législative n'a pas du tout pour but de nuire au bien-être des pilotes, je les trouve dans les explications qu'a fournies le ministre des Transports lui-même à ce groupe de pilotes au sujet du projet de loi; il leur a assuré, de la façon la plus catégorique, que cette mesure ne serait pas utilisée pour nuire à leur bien-être personnel ou financier, et que s'il leur arrivait jamais de penser que c'est ce qui était en train de se produire, il serait tout à fait disposé à soumettre à la Chambre une recommandation visant à leur fournir un engagement dans les rangs du service civil à des conditions comparables à celles qu'ils ont actuellement. Il n'était pas facile de mettre de l'avant une telle proposition puisque certaines circonscriptions de pilotage ont des revenus plus élevés que dans le fonctionnarisme. Je ne peux donc que

le répéter: indépendamment des questions qui ont été soulevées par le ministère des Affaires extérieures, nous pensons avoir d'excellentes raisons d'exprimer l'avis qu'il serait souhaitable pour le gouverneur en conseil de ne pas avoir seulement le pouvoir limité de retirer les exemptions qui sont mentionnées dans la loi mais aussi le pouvoir plus général de traiter de toutes les exemptions au fur et à mesure qu'elles peuvent devenir nécessaires; deuxièmement, je répète que le régime n'est pas du tout immuable puisque nous avons le pouvoir d'abolir le pilotage obligatoire dans un district, dès maintenant, si nous désirons le faire.

Le sénateur MONETTE: Pouvez-vous nous dire où le ministre a donné cette assurance aux pilotes?

M. BALDWIN: Lorsqu'il s'est rencontré avec l'Association des pilotes au sujet de cette question-là.

Le sénateur MONETTE: Cela a-t-il été publié quelque part?

M. BALDWIN: Non, cela n'a pas été publié, mais j'en ai parlé au ministre et il m'a autorisé à faire la déclaration que j'ai faite.

Le sénateur ASELTINE: Ce sera désormais public.

M. BALDWIN: Oui.

Le sénateur MOLSON: Relativement à l'alinéa c), pensez-vous qu'il pourrait arriver que les officiers de navires battant pavillon étranger,—si l'alinéa en cause se rapporte à cela,—se pourrait-il, dis-je, que ces officiers acquièrent assez de connaissance de la navigation sur le Saint-Laurent entre Montréal et la Pointe-au-Père pour pouvoir se passer de pilote?

M. BALDWIN: C'est fort improbable, sénateur Molson. Mais cela pourrait s'appliquer à un capitaine qui est bien au courant de la navigation sur les Grands lacs et sur le fleuve, aux capitaines de ce côté-ci de l'Atlantique plutôt qu'aux capitaines étrangers venant d'Europe. A l'heure actuelle, je doute qu'il y ait de nombreux capitaines, même canadiens, qui aient la compétence requise pour cela.

Le sénateur MOLSON: C'est vrai, mais cela se rapporte aux capitaines étrangers et je suppose que ce dont nous voulons réellement parler concerne les capitaines américains qui pourraient atteindre le niveau de compétence dont il est question.

M. BALDWIN: Il se peut que cela soit un peu plus facile aux capitaines américains, mais même dans ce cas-là, je pense que c'est improbable car nous estimons qu'il faut une très haute compétence pour les circonscriptions de Montréal et de Québec.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Baldwin.

Avez-vous des observations à faire au sujet de l'article 9, maître Langlois?

M^e LANGLOIS: Oui, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Il est presque une heure moins cinq. Nous avons pris les dispositions requises en vue d'une autre séance du Comité, mercredi prochain, dans l'avant-midi.

Le sénateur ASELTINE: Ne pourrions-nous pas nous réunir de nouveau après l'ajournement du Sénat, cet après-midi?

Le PRÉSIDENT: Oui, si tel est le bon plaisir du Comité.

Le sénateur ASELTINE: Il est possible qu'il y ait d'autres observations qui pourraient être faites cet après-midi.

Le PRÉSIDENT: Y en a-t-il d'autres, en plus de M^e Langlois, qui désirent faire des observations?

M. John Mahoney (*Dominion Marine Association*): Nous aimerions exposer certains faits, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Voilà donc deux exposés de faits que nous aurons à entendre. Et il y a aussi, naturellement, le monsieur de Vancouver.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Monsieur le président, je voudrais signaler qu'il est bien possible qu'il n'y ait pas beaucoup de membres présents, cet après-midi, s'il faut avoir une autre réunion aujourd'hui. J'ai entendu dire que plusieurs sénateurs comptent partir après la séance de la Chambre, aujourd'hui. La question à l'étude est très importante et j'aimerais que les présences fussent le plus nombreuses possible à nos séances, et c'est pourquoi je préférerais ajourner à mercredi prochain.

Le PRÉSIDENT: En toute franchise, je peux vous dire que j'avais moi-même l'intention de partir cet après-midi.

Le sénateur MOLSON: Y a-t-il des objections à ce que la réunion ait lieu à 2 heures?

Le PRÉSIDENT: Combien de temps vous faudrait-il, maître Langlois?

M^e LANGLOIS: De 20 à 30 minutes, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Pourrions-nous traiter de ce qui vous concerne entre 2 et 3 heures? Ou bien pensez-vous qu'il vous conviendrait mieux de revenir mercredi prochain? Qu'en dites-vous, monsieur Mahoney?

M. MAHONEY: Je suis prêt à vous accommoder, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Je crois vraiment qu'il vaudrait mieux attendre à mercredi pour notre prochaine réunion.

Le sénateur MACDONALD: J'allais vous proposer monsieur le président, que la réunion ait lieu mercredi prochain, dans l'avant-midi. Nous ne pouvons pas nous réunir dans l'après-midi de mercredi parce que le Sénat doit siéger à ce moment-là. Y a-t-il des objections à ce que la séance ait lieu mardi matin?

Le PRÉSIDENT: La seule objection c'est que nous avons fixé notre prochaine réunion à mercredi matin et que les gens de Vancouver en ont été prévenus.

Le sénateur MACDONALD: Oui, et la séance de mercredi ne suffira probablement pas pour entendre toutes les représentations. Je ne crois pas que cela dérange M^e Langlois de revenir ici mardi, non plus que M. Mahoney.

Le sénateur POWER: Rien ne s'oppose à ce que nous nous réunissions mardi après-midi.

M. MAHONEY: Puis-je faire remarquer, monsieur le président, que l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent tient une réunion, mardi prochain, à Montréal, afin de discuter des règlements de la navigation.

Le PRÉSIDENT: Supposons que nous sommes d'accord pour réserver toute la journée de mercredi pour les questions en cause; nous nous réunirons mercredi matin, à 10 heures et demie du matin, nous nous réunirons de nouveau après l'ajournement du Sénat et une troisième fois dans la soirée.

M^e GÉRIN-LAJOIE: Monsieur le président, si je comprends bien ce que vous avez dit, cela dérangerait le Comité de se réunir jeudi prochain. Or, il arrive que mardi et mercredi, les pilotes du Québec doivent tenir leur congrès général annuel qui dure deux jours. Je comprends parfaitement que le Comité doit prendre ses propres décisions à ce sujet.

Le sénateur ASELTINE: Pourquoi ne serait-il pas possible de siéger un peu plus longtemps aujourd'hui afin d'entendre M^e Gérin-Lajoie?

Le PRÉSIDENT: Je crois que c'est l'opinion générale qu'il y a au moins trois messieurs qui vont parler assez longuement de ce seul article. Je serais disposé à les prendre tous les trois à la fois. Si nous convenons de siéger toute la journée de mercredi, sauf durant la séance du Sénat, je crois que nous passerons au travers.

Le sénateur MONETTE: La réunion de Montréal pourrait-elle se passer de M^e Gérin-Lajoie; cela permettrait à ce dernier d'être ici mercredi prochain?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Je suis à la disposition du Comité.

Le sénateur MONETTE: Pourriez-vous être ici, mercredi?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Je vais essayer.

Le PRÉSIDENT: Nous allons donc ajourner à mercredi prochain, à 10 heures et demie du matin.

La séance est levée.

SÉNAT

Deuxième session de la vingt-quatrième législature

1959



DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Auquel a été renvoyé le bill (S-3) intitulé: "Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada"

Président: L'honorable ADRIAN K. HUGESSEN

Fascicule 5

SÉANCE DU MERCREDI 25 FÉVRIER 1959

TÉMOINS:

M. John Mahoney, directeur général de la *Dominion Marine Association*; M. G. F. Bullock, secrétaire national de la *Canadian Merchant Service Guild Incorporated*; M^e Léopold Langlois, C. R., représentant la *Merchant Service Guild Incorporated*; le capitaine J. O. Fleury, trésorier de la région de l'Est de la *Canadian Merchant Service Guild*; M. Horace Arcand, président de la *United Montreal Pilots Association*; M. J. R. Baldwin, sous-ministre, ministère des Transports; M. H. C. Kingstone, Division juridique, ministère des Affaires extérieures; M^e Paul Gérin-Lajoie, représentant de plusieurs organismes de pilotes.

ANNEXE "A"

Engagements pris par le Canada par traité relativement aux droits de pilotage et traités en vigueur entre le Canada et d'autres pays relativement à la navigation.



COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Adrian K. Hugessen

Les honorables sénateurs

*Aseltine	Gladstone	Molson
Baird	Gouin	Monette
Beaubien	Grant	Paterson
Bishop	Haig	Pearson
Bouffard	Hardy	Power
Bradley	Hayden	Quinn
Brunt	Horner	Raymond
Buchanan	Hugessen	Reid
Campbell	Isnor	Robertson
Connolly (<i>Halifax-Nord</i>)	Jodoin	Roebuck
Connolly (<i>Ottawa-Ouest</i>)	Kinley	Smith (<i>Queens-Shelburne</i>)
Dessureault	Lambert	Stambaugh
Emerson	*Macdonald	Veniot
Euler	McGrand	Vien
Farris	McKeen	Wood
Gershaw	McLean	Woodrow—(48).
	Méhot	

50 membres

(Quorum: 9)

* *Membre ex officio.*

ORDRE DE RENVOI

MERCREDI 28 janvier 1959.

Extrait des Procès-verbaux du Sénat.

“Conformément à l'ordre du jour, l'honorable sénateur Aseltine propose, avec l'appui de l'honorable sénateur Brunt, que le Bill S-3, intitulé: “Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada”, soit maintenant 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 Aseltine propose, avec l'appui de l'honorable sénateur Emerson, que le bill soit renvoyé au comité permanent des transports et communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.”

Le greffier du Sénat,
J. F. MacNEILL.

PROCÈS-VERBAL

MERCREDI 25 février 1959.

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

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen, *président*; Aseltine, Beau-bien, Connolly (*Ottawa-Ouest*), Dessureault, Farris, Gouin, Haig, Hayden, Isnor, Kinley, Lambert, Lefrançois, Macdonald, McGrand, Méthot, Paterson, Pearson, Power, Reid, Smith (*Queens-Shelburne*), Véniot, Woodrow—23.

Aussi présents: M. E. Russell Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire, et les sténographes officiels du Sénat.

On continue l'étude, article par article, du bill S-3, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada.

Donne des explications sur le bill: M. J. R. Baldwin, sous-ministre, ministère des Transports.

Témoignent également: M. John Mahoney, président de la *Dominion Marine Association*; M. G. F. Bullock, secrétaire national de la *Canadian Merchant Service Guild*; M^e Léopold Langlois, C.R., représentant la *Merchant Service Guild Incorporated*; le capitaine J.-O. Fleury, trésorier de la section de l'Est de la *Canadian Merchant Service Guild*; M. Horace Arcand, président de la *United Montreal Pilots Association*.

A 1 heure de l'après-midi, le Comité suspend ses délibérations.

Le Comité se réunit de nouveau à 8 heures du soir.

Présents: Les honorables sénateurs: Hugessen (*président*), Aseltine, Buchanan, Connolly (*Ottawa-Ouest*), Dessureault, Farris, Gouin, Haig, Isnor, Kinley, Lefrançois, Macdonald, Méthot, Monette, Power, Reid, et Smith (*Queens-Shelburne*)—17.

Aussi présents: M. E. Russell Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire, et les sténographes officiels du Sénat.

Les personnes suivantes rendent témoignage et donnent des explications sur le bill: M. J. R. Baldwin, sous-ministre, ministère des Transports, et M. H. C. Kingstone, de la Division juridique, ministère des Affaires extérieures. Le Comité ordonne que les traités, etc., mentionnés par M. H. C. Kingstone, de la Division juridique, ministère des Affaires extérieures, soient consignés comme Appendice "A" du compte rendu.

Témoignent également: M^e Léopold Langlois, C.R., représentant la *Canada Merchant Service Guild Incorporated*; M. John Mahoney, directeur général de la *Dominion Marine Association*; M. Paul Gérin-Lajoie, C.R., représentant plusieurs associations des pilotes.

On remet à plus tard la fin de l'étude du bill.

A 10 heures du soir, le Comité s'ajourne jusqu'au jeudi 26 février 1959, à 11 heures du matin.

CERTIFIÉ CONFORME.

Le secrétaire du Comité,
Gérard Lemire.

LE SÉNAT
COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 25 février 1959.

Le Comité permanent des transports et communications, auquel a été renvoyé le bill S-3, destiné à modifier le Loi sur la marine marchande du Canada, se réunit à 10 heures et demie du matin.

Le sénateur A. K. Hugessen occupe le fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Messieurs les sénateurs, la séance est ouverte.

Depuis notre dernière séance, j'ai reçu deux nouvelles communications dont je pense devoir faire part au Comité. La première est une lettre que m'a adressée M. Claude Jodoin, président du Congrès canadien du Travail; sa lettre est datée du 18 courant et se lit comme il suit:

Le Congrès canadien du Travail a suivi avec un vif intérêt les audiences de votre Comité au sujet des modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada et il tient à faire savoir qu'il appuie l'attitude prise par les pilotes du fleuve Saint-Laurent et la *Canadian Merchant Service Guild*.

Nous estimons que votre Comité ne devrait pas approuver l'article 5 du projet de Loi qui lui a été déféré, article qui a pour objet de modifier la Loi de manière à supprimer le pilotage obligatoire entre Montréal et Québec sur le fleuve Saint-Laurent. Le Congrès canadien du Travail partage l'opinion exprimée par les associations d'officiers concernées, à savoir que la suppression du pilotage obligatoire rendrait dangereuse la navigation sur le fleuve, surtout après l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent, alors que la densité de la circulation augmentera. Nous avons la ferme conviction que l'on ne devrait pas sacrifier à des considérations d'ordre financier les mesures de sécurité destinées à la sauvegarde de la vie humaine et à la protection des biens matériels.

Votre tout dévoué,

(Signé) Claude Jodoin,
Président du Congrès canadien du Travail.

Le Congrès canadien du Travail n'a pas suivi nos délibérations avec un intérêt suffisant pour se rendre compte que l'article qu'il mentionne ne concerne en rien le pilotage obligatoire qui fait l'objet de l'article 12. L'article mentionné traite des droits à payer pour pouvoir examiner le registre. Mais, enfin, voilà la lettre que j'ai reçue, et j'ai cru de mon devoir de la faire connaître au Comité.

Le sénateur MACDONALD: Je pense qu'il y a une erreur de typographie, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: De quel article veut-on parler?

Le sénateur MACDONALD: Il me semble que c'est de l'article 9.

Le PRÉSIDENT: Je n'ai rien trouvé à l'article 9 qui parle d'abolir le pilotage obligatoire entre Montréal et Québec.

J'ai reçu une autre communication, en l'occurrence un télégramme daté du 19 courant et signé par M. P. Linegar, président du comité des pilotes de St-Jean.

En voici la lecture:

Les pilotes de St-Jean protestent respectueusement contre l'abolition du pilotage obligatoire que réclament, dit-on, la *Dominion Marine Association* et la *American Lakes Carriers Association*. Stop. Universellement admis que pilotage obligatoire sert intérêts de sécurité de navigation et pilotes. Stop. Abolition contribuerait à détérioration des services pilotage et augmenterait taux accidents.

P. Linegar, président du comité des pilotes de St-Jean.

Vous vous souviendrez, honorables sénateurs, que le Comité s'est ajourné au cours de l'étude de l'article 9. Nous avons ici trois représentants de diverses associations de pilotes qui désirent rendre témoignage. L'un de ces témoins, M. Langlois, représente la *Canada Merchant Service Guild*; M. Mahoney, lui, est venu au nom de la *Dominion Marine Association*; et enfin, M. G. F. Bullock est le signataire du télégramme de Vancouver que j'ai communiqué au Comité à notre dernière réunion. M. Bullock est-il ici?

M. BULLOCK: Oui.

Le PRÉSIDENT: Je propose que nous écoutions ces témoins. Ils ont demandé de comparaître dans l'ordre suivant: D'abord, M. Mahoney, de la *Dominion Marine Association*; puis M. Bullock et enfin M^e Langlois. Le Comité approuve-t-il cet arrangement? La discussion portera sur l'article 9. Je pense que nous devons étudier ensuite le rapport que nous avons demandé au ministère des Affaires extérieures et qui vous a été distribué. MM. Kingstone et Bissonnette sont ici et, quand nous aurons fini cette affaire, nous pourrons aborder l'étude de l'article 8 du projet de loi pour répondre à la demande que le sénateur Power a exprimée à la dernière séance.

M. Mahoney est-il ici?

Le sénateur ISNOR: Avant que vous n'appeliez les témoins, monsieur le président, puis-je me reporter au compte rendu du jeudi 19 février. Vous y avez consigné des télégrammes reçus des pilotes de Sydney-Nord et de Saint-Jean (N.-B.).

Voici deux autres télégrammes que j'aimerais à voir consigner au compte rendu. L'un, daté du 2 février, vient de M. E. K. Hartling, du comité des pilotes du port d'Halifax, et l'autre nous a été envoyé à la même date par les pilotes de Sydney. Leur contenu est de même teneur: tous les deux s'insurgent contre le changement des droits de pilotage qui a été proposé.

Le premier télégramme se lit comme suit:

Protestons vivement contre modifications à Loi sur marine marchande du Canada, qui sont actuellement à l'étude, tendant à donner Gouverneur en conseil pouvoir d'abolir paiement obligatoire des droits de pilotage pour navires employés à n'importe quelle sorte de voyages. Stop. Ne voyons aucune raison pour désorganiser cette région dont l'exploitation est efficace et satisfaisante. Stop. Demandons instamment votre appui à notre requête afin de maintenir présente organisation sans changement.

Les pilotes de Sydney.

Et voici le second télégramme:

Pilotes du port d'Halifax protestent contre modifications proposées à Loi sur marine marchande du Canada visant à changer les règlements des voies maritimes régissant le paiement obligatoire des droits de pilotage. Stop. Halifax présentement administré avec efficacité et ne voyons aucun avantage pour port ou pour pays à modifier loi en vigueur. Stop. Pilotes du port d'Halifax demandent respectueusement que vous appuyiez cette protestation.

E. K. Hartling, président du comité des pilotes du port d'Halifax.

Le PRÉSIDENT: Puis-je appeler M. Mahoney maintenant? M. Mahoney, vous représentez la *Dominion Marine Association*?

M. MAHONEY: Oui.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous commencer par nous dire en quoi consiste la *Dominion Marine Association*, qui elle représente et combien de membres elle groupe?

M. John Mahoney (*Dominion Marine Association*): Honorables sénateurs, je m'appelle Mahoney, comme l'a dit monsieur le président, et je représente la *Dominion Marine Association* dont je suis le directeur général. L'association représente 22 compagnies de navigation, toutes canadiennes, qui emploient des navires enregistrés au Canada et une main-d'œuvre canadienne. Nos compagnies ont exploité l'an dernier à peu près 270 navires sur les Grands lacs, sur le fleuve Saint-Laurent et sur le golfe du Saint-Laurent, et même sur la baie d'Hudson.

J'insiste sur le fait que ces navires sont enregistrés au Canada et que l'équipage est canadien et, avec votre permission, j'aimerais à dire quelques mots sur le genre de travail qu'ils effectuent. Leur activité ne connaît pas d'interruption sur les Grands lacs, sur le Saint-Laurent et sur le Golfe.

Les capitaines et les officiers qui dirigent ces bateaux ont consacré la plus grande partie de leur vie à cette carrière. Beaucoup de pilotes indépendants sont d'anciens officiers de marine, si bien que leur expérience est comparable à celle des pilotes de carrière.

Pour bien comprendre les conditions du pilotage sur les Grands lacs et le Saint-Laurent, je pense qu'il serait bon de jeter un coup d'œil sur la situation d'autrefois dans la circonscription Montréal-Kingston.

Comme M. Gérin-Lajoie vous le disait la semaine dernière, cette circonscription ne figure pas parmi les vieilles circonscriptions de pilotage du Canada, surtout celles du Saint-Laurent, mais elle présente un bon exemple de ce qui est arrivé dans le passé et qui pourrait se reproduire à l'avenir.

Dans cette région, certains bateaux des lacs ont ou avaient recours à des pilotes, tandis que d'autres n'en emploient pas. On a mentionné la semaine dernière que 20 p. 100 des navires emploient des pilotes. . .

Le PRÉSIDENT: La proportion, dans le cas des pétroliers, est de 90 p. 100.

M. MAHONEY: Oui, il s'agit ici de 20 p. 100 du total. Il faut pourtant reconnaître que, ces dernières années, la proportion des bateaux qui prennent des pilotes, dans cette circonscription, est probablement inférieure à cinq pour cent. Il est vrai, je crois, que la plupart des pétroliers le font, peut-être 90 p. 100, mais que les autres, à quelques exceptions près, ne le font pas.

Les bateaux des lacs n'emploient pas de pilotes pour une raison bien simple. D'abord, leurs capitaines et leurs officiers sont tout aussi familiers avec la région que le sont les pilotes. D'autre part, les armateurs se sont rendu compte, au cours des années, que, dans cette circonscription, il y a moins d'accidents quand on n'a pas de pilotes, au point qu'une importante compagnie de cette région a vu, quand elle a cessé de recourir à des pilotes, son taux d'accidents tomber d'un niveau plutôt élevé à zéro. Et le taux d'accidents de cette compagnie est demeuré très bon depuis cette date.

J'aborde le sujet des taux d'accidents qui a déjà été mentionné la semaine dernière. Je crois que M. Baldwin a décrit la situation et que vous la connaissez bien.

J'aimerais à ajouter quelque chose à l'exposé de M. Baldwin. Les quelques échouages impliquant des bateaux des lacs dans cette région pendant la saison 1958 sont attribuables à des causes que la présence d'un pilote sur le bateau n'aurait pas éliminées. Sauf erreur, il s'agissait des approches de la nouvelle écluse d'Iroquois. Certaines manipulations des vannes des écluses d'Iroquois et de la Longue-Pointe, sur la rive américaine, ont fait changer la direction des courants du fleuve de telle façon qu'aucun pilote, capitaine ou officier ne pouvait avoir la moindre idée du courant principal en aucun temps déterminé. De plus, nos navires, qui n'ont que des moteurs de faible puissance, ne pouvaient lutter contre le courant.

Ces quelques accidents sont donc tout à fait explicables; de plus, les échouages se seraient produits s'il y avait eu 100 pilotes à bord; car un bateau ne peut rien faire s'il n'a pas la force motrice suffisante pour lutter contre le courant.

J'ai mentionné le taux des accidents. Une autre raison a décidé nos compagnies à se dispenser de pilotes dans ces parages depuis plusieurs années: ce sont les grèves.

Au cours des réunions du Comité, on a évité le mot, on a tourné autour de la question, du moins au cours de la semaine dernière, de sorte qu'on s'est gardé de prononcer le mot "grève". C'est pourtant le seul mot qu'on puisse employer. Vous pouvez parler d'arrêt de travail ou employer un autre terme; mais, en fait, les pilotes de cette région ont refusé ni plus ni moins de monter à bord et de piloter. Le cas s'est produit bien souvent ces dernières années.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Dans quelle circonscription?

M. MAHONEY: Montréal-Kingston. Les incidents se sont succédés depuis quelques années. Le dernier dont je me souviens, et M. Baldwin voudra bien me corriger si je fais erreur, se situe au printemps de 1958 ou à l'automne de 1957. A cette époque nos bateaux ont dû se passer presque complètement de l'aide de pilotes. D'ailleurs, au moment de la grève, ils ont maintenu leur activité sans aucun pilote et n'ont éprouvé aucune difficulté.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Les pilotes de cette circonscription appartiennent-ils à un syndicat?

M. MAHONEY: Pas officiellement; mais, comme on l'a dit la semaine dernière, il y a eu des rumeurs à ce sujet. Il y a eu au moins des pourparlers entre les pilotes et les syndicats de cette région. Nous avons constaté que même les navires qui employaient des pilotes, pour la commodité des capitaines ou pour autres raisons, pouvaient se tirer d'affaire très bien sans eux dans cette circonscription. La raison en est, messieurs les sénateurs, que nos équipages peuvent conduire leur bateau eux-mêmes, car ils connaissent parfaitement cette partie du trajet, aussi bien qu'ils connaissent tout l'itinéraire

des Grands lacs, y compris la circonscription Montréal-Kingston. Ils ne trouveront donc pas plus de surprises dans cette circonscription que n'en trouveraient les pilotes qui résident dans la circonscription.

M. Gérin-Lajoie a insisté sur le fait que les pilotes sont toujours sur le fleuve. Mais ceci est également vrai des capitaines et des officiers des navires des Grands lacs. Ces derniers font quelquefois jusqu'à 150 voyages par année sur le fleuve.

A cause de ces trois facteurs, on n'emploie presque plus de pilotes dans la circonscription Montréal-Kingston et je ne pense pas me tromper en disant que, sous peu, les navires des Grands lacs, y compris probablement les pétroliers, n'auront recours à des pilotes. C'est extrêmement douteux que nous en employions; car, comme je l'ai dit, si nous devons compter sur des pilotes dans ces parages, nous nous heurtons à des difficultés. Il se produit des accidents, des arrêts de travail et des dépenses que nous voulons éviter, mais la question financière est loin d'être la principale considération. La question la plus importante est la sécurité, comme on l'a dit auparavant. Or, l'expérience nous enseigne que nos bateaux sont plus en sécurité dans ces parages quand nous n'engageons pas de pilotes.

Le PRÉSIDENT: Vos remarques s'appliquent-elles seulement aux navires des lacs?

M. MAHONEY: Oui; jusqu'à présent il n'est question que des bateaux des lacs et de la circonscription Montréal-Kingston.

Le sénateur MACDONALD: Votre organisme représente-t-il tous les navires qui circulent sur les Grands lacs et qui battent pavillon canadien?

M. MAHONEY: Non, mais probablement 90 p. 100. Il n'y a guère que trois compagnies, disposant de sept à dix navires, qui ne sont pas affiliées; la *Dominion Marine Association* représente la grande majorité des navires battant pavillon canadien et, comme je crois l'avoir dit précédemment, nous avons exploité plus de 270 navires sur les Grands lacs l'an dernier.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Cela comprend-il à la fois des pétroliers et des navires à cargaison solide?

M. MAHONEY: Oui; et, bien entendu, le nombre de ces navires peut ne pas être aussi élevé dans les années à venir. C'est pourquoi j'ai mentionné le chiffre de l'an dernier. J'aborderai ce sujet un peu plus tard.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Quand vous n'avez pas recours à des pilotes, dans ces différentes parties du parcours, acquittez-vous les droits?

M. MAHONEY: Puis-je faire remarquer qu'il n'y a pas de paiement obligatoire dans la circonscription Montréal-Kingston. Il n'y a pas de paiement obligatoire, parce que le pilotage n'est pas obligatoire dans cette région. Si un armateur en sent la nécessité, il engage un pilote et, sauf erreur, le projet de loi que le Comité étudie actuellement ne prévoit pas de changement sous ce rapport.

On a dit que la *Dominion Marine Association* s'oppose au pilotage obligatoire et c'est exact, au moins dans le cas des bateaux canadiens qui naviguent sur les lacs. Mais, bien que de partout, d'Halifax à Vancouver, on ait adressé des protestations, le projet de loi à l'étude n'apporterait aucune modification quant au pilotage obligatoire.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): L'expression que vous employez en ce moment n'est pas juste, n'est-ce pas?

M. MAHONEY: Non, monsieur. Ce que j'essaie de mettre en relief, c'est la différence entre le pilotage obligatoire et le paiement obligatoire des droits de pilotage. Le seul endroit au Canada, dans le cas des bateaux des lacs, où le paiement obligatoire des droits de pilotage entre en jeu, c'est en aval de Montréal.

Le sénateur POWER: Si je comprends bien, vous quittez le secteur Montréal-Kingston pour parler maintenant des régions en aval. Puis-je vous demander en quoi consiste vos revendications actuelles pour ce qui est de Kingston? Demandez-vous l'abolition de la circonscription Montréal-Kingston?

M. MAHONEY: Non; je prends seulement cette circonscription comme exemple pour montrer les conséquences qu'entraîne le pilotage pour les armateurs canadiens depuis plusieurs années. Notre expérience me force à conclure que, sur nos navires, le recours à des pilotes est superflu dans cette circonscription pour la bonne raison que nos officiers sont des pilotes aussi bons, sinon meilleurs — le nombre de nos accidents en fait foi — que les pilotes qui résident dans la circonscription.

Le sénateur POWER: Vous n'avez aucune revendication à présenter quant à cette circonscription?

M. MAHONEY: Non, monsieur.

Le sénateur POWER: Seriez-vous satisfaits du *statu quo*?

M. MAHONEY: Oui.

Le sénateur POWER: Vous ne désirez aucun changement des règlements régissant le pilotage obligatoire ou le paiement obligatoire dans cette circonscription?

M. MAHONEY: Non. Évidemment, nous nous opposerions très vivement à l'extension à cette circonscription ou à toute autre de l'application des paiements obligatoires, car la question des paiements obligatoires est notre principal motif de mécontentement.

Si l'on passe à la région immédiatement en aval de Montréal, on constate que les facteurs sont *grosso modo* ceux qui existent dans la circonscription Montréal-Kingston: nos compagnies exploitent des navires dans ces régions depuis longtemps. Ces navires sont plus petits; ils constituent la flottille de canal qui navigue dans la partie nord du Saint-Laurent et jusqu'à la région de Montréal-Kingston par les petits canaux qui, comme vous le savez, n'auront plus grande importance l'an prochain. Dans le passé, nous n'avons pas rencontré plus de difficultés, avec nos petits navires, en aval de Montréal, et nos marins ont la même compétence dans ces régions qu'en amont de Montréal. Le dossier de cette flottille sur le fleuve, en aval de Montréal, en fait de sécurité est excellent. Il y a eu quelques accidents sur le fleuve en aval de Montréal, mais je ne me souviens pas qu'ils aient impliqué des navires des lacs. Certains de nos bateaux ont bien eu des accidents dans cette partie du fleuve; mais, dans chaque cas qui me vient à l'esprit, il y avait un pilote à bord. Nos armateurs ont formé et gardent la même opinion quant à cette partie du fleuve que pour la circonscription de Montréal-Kingston: leurs équipages sont parfaitement en mesure de naviguer dans ces parages, et leur dossier en fait de sécurité ne pourrait que devenir meilleur sans le secours de pilotes. Messieurs, cette question de sécurité est très importante. Or le nombre des accidents sur les Grands lacs est probablement le plus bas du monde, si l'on tient compte du fait que la navigation y est sans doute la plus dense qu'on puisse rencontrer dans un espace aussi limité.

Le sénateur MACDONALD: La navigation sur les Grands lacs ne présente pas les mêmes dangers que sur le fleuve.

M. MAHONEY: Si l'on considère les étendues d'eau des Grands lacs, c'est peut-être vrai, monsieur le sénateur, mais je me permets d'en douter à cause de la convergence des itinéraires.

Le sénateur MACDONALD: Je suppose que vous allez parler de la situation sur les Grands lacs?

M. MAHONEY: Oui, monsieur. Mais les chenaux des Grands lacs sont aussi dangereux que ceux du Saint-Laurent. Je ne pense pas que les uns soient moins dangereux que les autres. En parlant des dangers de la navigation sur le Saint-Laurent, il faut admettre que c'est un des itinéraires maritimes les mieux balisés du monde. Rien que dans le domaine des accessoires de la navigation, le ministère des Transports a réussi, au cours des dix dernières années, et je ne veux pas sous-entendre qu'il n'a rien fait auparavant, à rendre cet itinéraire l'un des moins dangereux du monde, malgré les aléas qui y demeurent attachées de façon inhérente. Il n'en reste pas moins que nos équipages sont tout aussi capables de diriger leur navire que ne le sont les pilotes de la région. Leurs dossiers, depuis des années sont là pour le prouver.

Le sénateur MACDONALD: Les brevets des capitaines les autorisent-ils à naviguer sans pilote dans ces eaux?

M. MAHONEY: Permettez-moi de vous rappeler, monsieur le sénateur, que le pilotage obligatoire ne s'est jamais appliqué à aucune de ces circonscriptions et que les brevets de nos capitaines leur permettent de naviguer dans ces eaux avec ou sans pilote. De fait, l'emploi d'un pilote n'a rien à voir avec le brevet d'un capitaine. Un brevet de navigation locale, ne permet pas de conduire un navire au-delà des limites prescrites. Avec un brevet de navigation intérieure, on ne peut conduire un vaisseau sur la mer. Mais ce brevet ne spécifie nullement qu'on doive engager un pilote ou non.

Le PRÉSIDENT: Votre seule obligation, dans cette zone, c'est d'acquitter les droits de pilotage.

M. MAHONEY: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: Que vous preniez un pilote ou non.

M. MAHONEY: Oui, que nous prenions un pilote ou non.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Dans les deux circonscriptions?

Le PRÉSIDENT: Oui.

Le sénateur KINLEY: Un brevet de navigation locale vous suffirait?

M. MAHONEY: Oui, monsieur.

Le sénateur MACDONALD: Je voudrais préciser quelque chose dans mon esprit. Si je comprends bien, le paiement des droits n'est pas obligatoire dans la circonscription de Montréal-Kingston?

M. MAHONEY: C'est exact.

Le sénateur MACDONALD: Mais il l'est dans les circonscriptions en aval?

M. MAHONEY: Oui. Or nous estimons que ces facteurs existent dans la même mesure sur le Saint-Laurent et même dans la région des Grands lacs. C'est pourquoi l'armateur canadien est persuadé que l'absence de pilote à bord, dans cette circonscription, ne réduit nullement la norme de sécurité. Il est même arrivé quelquefois, sans que j'y puisse trouver de raison, que nos navires ont navigué dans certaines zones sans pilotes, mais qu'ils ont quand

même payé les droits de pilotage. Et, comme je le disais, la norme de sécurité est quand même restée excellente.

Le sénateur PEARSON: Permettez-moi une question. Les taux d'assurances sont-ils différents selon que vous avez ou non un pilote?

M. MAHONEY: Pas que je sache. Je ne crois pas que cela joue du tout. Jusqu'à preuve du contraire, je ne vois pas comment cela pourrait avoir la moindre influence sur le taux d'assurance. Je ne pense pas qu'il existe le moindre rapport entre le pilotage et l'assurance. D'ailleurs les compagnies d'assurances auraient bien du mal à établir des primes selon ce facteur, puisque le pilotage est obligatoire.

Dans la région en aval de Montréal, nous avons à peu près 155 navires en circulation. Dans l'étude de la question du pilotage il faut prendre en considération toute l'économie du transport au Canada à l'heure actuelle. Comme vous le savez, messieurs, la Commission royale d'enquête sur le cabotage au Canada a présenté son rapport au Parlement l'an dernier. Dans ce rapport, la Commission royale prévenait le gouvernement et la population du Canada que la marine marchande canadienne en tant que telle, c'est-à-dire notre flotte de navires construits au Canada et battant pavillon canadien, n'aura aucune chance de résister à la concurrence étrangère quand l'aménagement de la voie maritime sera terminé. Un grand nombre de navires de tonnage moyen appartenant aux compagnies membres de la *Dominion Marine Association* sont déjà ou seront bientôt déclassés, non seulement à cause de la concurrence étrangère, mais à cause de l'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent. Cet état de choses entraînera le congédiement, au cours de la prochaine saison, d'un grand nombre d'officiers et de capitaines expérimentés. Nous ignorons l'importance de ces répercussions; mais ce que nous savons, c'est que cela dépendra de la concurrence que les armateurs canadiens auront à subir de la part des armateurs étrangers.

Le sénateur MACDONALD: Voulez-vous dire que les navires étrangers ne devraient pas avoir de pilotes non plus?

M. MAHONEY: Non, monsieur le sénateur, ce n'est pas ce que j'ai à l'esprit. Je ne parle en ce moment que des navires canadiens, qui emploient un équipage canadien, et aux difficultés économiques qu'ils rencontreront au cours des prochaines années.

Le PRÉSIDENT: Vous parlez des bateaux des lacs?

M. MAHONEY: Oui.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Avant de traiter cette question, voudriez-vous nous fournir des éclaircissements sur un autre point? L'article 346 (1) e) (iii), tel qu'il est maintenant libellé, monsieur le président, semble exempter du paiement des droits "les navires immatriculés dans les dominions de Sa Majesté, — bien que ces mots doivent disparaître — employés à des voyages entre une ou plusieurs des provinces d'Ontario, de Québec, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, de l'Île du Prince-Édouard ou de Terre-Neuve, et une ou plusieurs autres d'entre elles, ou entre un port de l'une quelconque desdites provinces et un port dans le détroit d'Hudson ou au delà," etc. A première vue, il ne me semble pas que cet article vous astreigne au paiement de droits de pilotage obligatoires en aval de Québec, ni même en aval de Montréal.

Le PRÉSIDENT: Monsieur le sénateur Connolly, j'apprends du sous-ministre qu'un décret du conseil a aboli ces exemptions il y a quelque temps.

Le sénateur KINLEY: Que disiez-vous, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Je ferais peut-être mieux de laisser le sous-ministre le dire lui-même.

M. BALDWIN: Pour répondre à monsieur le sénateur Connolly, l'article 347 prévoit l'abolition de ces deux exemptions. On les a donc supprimées en vertu de cet article il y a quelques années.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que cela répond à votre question, monsieur le sénateur Connolly?

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je regarde simplement, monsieur le président, si l'article 347 permettrait d'édicter un règlement contraire à une disposition précise de la loi formulée à l'article 346. Je suppose que c'est possible, puisque l'article 347 contient: "nonobstant toute disposition du paragraphe (e)..."

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. MAHONEY: Selon la loi actuelle, il faut lire ensemble ces deux articles. L'armateur, finalement, se voit retirer d'une main ce qu'on lui accorde de l'autre. Résultat pratique, les droits de pilotage obligatoires posent un problème important sur le Saint-Laurent.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Puis-je demander quelque chose, monsieur le président? Je ne veux pas retarder le témoin, parce que son exposé est solide et clair, mais les personnes qu'il représente ont-elles demandé au ministère d'étudier la possibilité d'exempter leurs navires des droits obligatoires de pilotage, vu la constante de sécurité dont M. Mahoney nous a parlé.

M. MAHONEY: Nous avons toujours prétendu que nos navires ne devraient pas être contraints au paiement obligatoire des droits de pilotage. Depuis des années, nous en avons discuté avec le ministère en différentes occasions. Je ne pense pas que le ministère des Transports puisse avoir le moindre doute au sujet de notre attitude sur cette question.

Le PRÉSIDENT: Je suppose que l'association des pilotes n'est pas d'accord avec vous sur ce point?

M. MAHONEY: C'est exact, monsieur le président.

Maintenant, pour revenir à la situation économique, il n'y a pas de doute possible. Je n'ai pas l'intention d'ennuyer le Comité avec l'étude d'ensemble qu'a faite de ce sujet la Commission royale d'enquête sur le cabotage au Canada, mais les recherches d'économistes et de très nombreux témoignages permettent de conclure que la marine marchande du Canada n'est pas en mesure de concurrencer les flottes étrangères. L'armateur canadien se trouve donc dans la situation suivante, qu'il faut mentionner, bien qu'elle ne relève pas de ce Comité: il a besoin de l'aide du gouvernement. J'aimerais spécifier, en passant, que l'assistance qui a déjà été sollicitée et qui, éventuellement, le sera encore dans l'avenir, n'est pas d'un genre qui coûte quoi que ce soit au contribuable.

L'armateur doit aussi pouvoir exploiter son navire de la façon la plus économique possible, c'est-à-dire en réduisant les frais dans la mesure où le permettent la sécurité et le rendement. Si on admet ce principe que seule l'économie permettra à l'armateur canadien de survivre, il est évident qu'il ne veut pas se livrer à des dépenses inutiles et que la loi ne devrait pas l'obliger à faire de telles dépenses.

Nous estimons que le principe de paiement obligatoire ne peut pas se justifier. Ce serait s'avancer beaucoup plus que de prétendre faux le principe du pilotage obligatoire, ce que nous ne faisons pas. Nous admettons que le pilotage obligatoire peut être une pratique juste et opportune pour les navires

dont les officiers ne sont pas compétents pour diriger sûrement leur bâtiment dans ces zones. Mais le principe de taxer un armateur pour des services dont il n'a pas besoin n'est ni juste ni équitable.

Le sénateur MACDONALD: Puis-je poser une question? La Commission d'enquête sur le cabotage dont vous avez parlé a-t-elle établi une distinction, pour le pilotage, entre les navires canadiens et les autres?

M. MAHONEY: La Commission royale d'enquête sur le cabotage n'a pas abordé la question du pilotage. Je n'ai cité l'opinion de la Commission que pour appuyer l'argument que je présentais, savoir qu'un armateur canadien ne peut se permettre de payer des frais qui ne sont pas indispensables. Or nous estimons que la taxe en question est loin d'être nécessaire à notre exploitation.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Pouvez-vous nous donner une idée du coût de ce service, par navire ou autrement?

M. MAHONEY: Je pense que oui, mais peut-être que le ministère pourrait le faire mieux que moi.

Je dirai, quitte à être corrigé par le ministère si je me trompe, qu'un pilote qui exerce son métier dans la circonscription de Québec a gagné l'an dernier plus de \$13,000.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Oui, mais il a gagné une partie de ce montant en pilotant des transatlantiques.

M. MAHONEY: C'est vrai. Une très petite proportion de ce montant provient du pilotage de nos navires — une proportion bien inférieure, en tous cas, à celle qui provient du pilotage des transatlantiques.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Si je vous comprends bien, vous considérez cela comme des frais additionnels imposés aux bateaux des lacs qui croisent ces eaux?

M. MAHONEY: Exactement.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je suppose que nous sommes fondés à savoir de combien le pilotage augmente le coût d'exploitation. Quel est le pourcentage de cette augmentation?

M. MAHONEY: Je regrette qu'il ne me soit pas possible de donner le pourcentage de cette augmentation. A toutes fins utiles, je citerai le cas d'un navire exploité par l'une de nos compagnies. Ce navire est resté à quai l'an dernier parce que les frais de pilotage le faisaient passer de la catégorie rentable à la catégorie déficitaire.

Le PRÉSIDENT: Si vous le permettez, monsieur Mahoney, voici ce que demandait le sénateur Connolly. Prenons un de vos bateaux des lacs, de dimensions moyennes, allant, disons, de Montréal à Sept-Îles. Ce navire traverse deux zones de paiement obligatoire. A combien s'élèveraient les frais de pilotage entre Montréal et Pointe-au-Père?

M. MAHONEY: Je suppose que le ministère a la réponse à cette question.

Le PRÉSIDENT: C'est bien ce que vous demandiez, monsieur le sénateur?

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Oui, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: M. Baldwin m'informe que le ministère peut nous donner un exemple à ce sujet.

Le sénateur KINLEY: Puis-je poser une question, monsieur le président? À choisir entre le pilotage obligatoire et le paiement obligatoire, vous, en tant

qu'armateur, préféreriez le paiement obligatoire si votre équipage est compétent pour diriger le bateau?

M. MAHONEY: C'est vrai, si le pilotage obligatoire signifie qu'il est nécessaire d'employer un pilote local. Mais nous essayons justement de démontrer que l'emploi d'un pilote local n'est pas nécessaire dans le cas de navires canadiens qui ont à leur bord des hommes tout aussi compétents que les pilotes locaux.

Le sénateur KINLEY: Mais vous préférez encore le paiement obligatoire au pilotage obligatoire. D'abord, vous gagnez du temps avec votre navire. Puis, du point de vue de la compagnie, il faut considérer que le bateau contribue ainsi à l'entretien du port, qui doit être payé par le public.

M. MAHONEY: Le bateau contribue à l'entretien quand il pénètre dans le port.

Le sénateur KINLEY: Même un bâtiment canadien?

M. MAHONEY: Mais oui.

Pour donner suite à la question du sénateur Connolly et développer ce qu'a dit M. Baldwin au président, je dois reconnaître qu'il me serait très difficile de donner des chiffres exacts quant au pilotage parce que ces frais sont établis selon un barème progressif, compte tenu des dimensions du navire et d'autres facteurs.

L'exemple que j'ai cité était celui d'un bâtiment qui est resté à quai précisément parce que les frais de pilotage dans une certaine région, que le navire ne quitte pas, égalaient la différence entre un bénéfice et une perte. Chaque fois que ce cas se renouvelle, 32 marins canadiens sont mis à pied. D'ici quelques années ce sera de plus en plus fréquent et souvent les marins en cause seront très expérimentés et tout aussi familiers avec le fleuve Saint-Laurent que n'importe quel pilote; ces marins pourtant ne pourront peut-être pas gagner leur vie comme pilotes pour raison d'âge ou parce qu'ils ne répondent pas à certaines exigences.

Voici ce que je voudrais établir. Si ces frais supplémentaires que nous versons pour contribuer au soutien des pilotes retiennent nos navires au port, le nombre des marins en chômage deviendra bien plus considérable, que celui des pilotes sans emploi qui est, à l'heure actuelle, inférieur à 100. J'ignore dans quelle proportion nous contribuons aux traitements des pilotes au moyen des droits obligatoires, mais il n'en reste pas moins que la flotte que nous avons dans cette circonscription sera beaucoup moins importante l'an prochain que les années précédentes. La raison est la suivante: le genre de navires exploités dans cette circonscription sera déclassé dès que la voie maritime du Saint-Laurent sera ouverte. Nous aurons donc beaucoup moins de bâtiments dans cette région. Par contre nous aurons quelques navires beaucoup plus gros et les frais de pilotage augmenteront considérablement. Le pilotage deviendra donc un facteur d'exploitation encore plus important qu'il ne l'est actuellement.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Parlez-vous actuellement d'un bateau qui emploie 32 hommes, y compris les officiers?

M. MAHONEY: Oui.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Si on vous demandait quand vous pénétrez dans l'une de ces circonscriptions de pilotage, de verser \$40 par jour, seriez-vous consentants à le faire ou vous verriez-vous dans l'impossibilité économique de poursuivre l'exploitation?

M. MAHONEY: J'ai cité le cas d'un bateau qui s'est vu dans cette obligation l'an dernier. Il ne faut pas oublier, non plus, que, dans bien des cas, les navires dont je parle naviguent constamment dans ces circonscriptions. Leurs voyages peuvent durer deux ou trois jours, et ils sont en permanence dans la zone de pilotage.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): En d'autres termes, vous avez toujours des pilotes à bord?

M. MAHONEY: Du moins, nous payons toujours les droits de pilotage. Je pourrais citer le cas d'un navire qui n'a pas levé l'amarre pendant une année entière.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Est-ce le seul cas que vous connaissiez?

M. MAHONEY: Je le cite seulement à titre d'exemple.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Et c'est le pire que vous puissiez trouver, je suppose.

M. MAHONEY: C'est vrai, mais c'est un exemple frappant, si le navire reste à quai et que 32 hommes d'équipage sont sans travail.

Le sénateur REID: Je serais curieux de connaître les causes de cette règle des droits de pilotage obligatoire. Si on n'a pas recours à un pilote, et si on n'en a pas besoin, pourquoi être contraint à acquitter des droits obligatoires?

M. MAHONEY: Vous voulez parler, n'est-ce pas? de la raison véritable qu'on a invoquée pour adopter cette mesure.

Le PRÉSIDENT: Le sous-ministre a expliqué cela assez longuement au cours d'une de nos séances précédentes.

Le sénateur REID: Peut-être; je ne devais pas écouter.

Le PRÉSIDENT: Apparemment, il s'agit là d'un fait historique.

Le sénateur REID: Il semble plutôt curieux d'obliger un capitaine à verser des droits de pilotage quand il n'a pas besoin de pilote.

Le PRÉSIDENT: Il semble que ce soit là une pratique qui s'est introduite graduellement.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Il doit exister un barème permettant d'établir le montant payable par un navire de, disons, 10,000 tonnes. Il serait important que nous le connaissions.

Le PRÉSIDENT: Le sous-ministre se prépare à nous donner des exemples de ces droits.

M. BALDWIN: Nous sommes en train de calculer les droits payables dans quelques cas typiques.

Le sénateur KINLEY: L'achèvement de la voie maritime ne vous retiendra enfermés dans la région des lacs.

M. MAHONEY: Nous ne sommes pas dans cette situation maintenant.

Le sénateur KINLEY: Vous êtes presque limités aux abords des lacs. Mais, après l'ouverture de la voie maritime, vous rencontrerez les mêmes dangers que nous, sur la côte, en ce qui regarde la concurrence. Et vous avez peur de cette concurrence étrangère?

M. MAHONEY: Énormément. J'ai lu que, d'ici dix ans, beaucoup de navires transatlantiques canadiens sont appelés à disparaître; et on nous dit, de source très autorisée, que le même sort nous attend si nous ne faisons rien. L'aspect économique du problème est important, mais seulement pour autant qu'on

tient compte du facteur sécurité. Cela revient à dire que, si nous demandons l'abolition du régime de paiement obligatoire, uniquement parce que nous ne pouvons pas acquitter les droits imposés, nous aurions tort; mais, si nos équipages peuvent diriger nos navires dans ces régions en toute sécurité sans engager de pilotes et si ces droits de pilotage sont des frais inutiles à notre exploitation, alors nous pensons avoir raison.

Le PRÉSIDENT: En résumé, monsieur Mahoney, vous vous opposez à l'instauration du pilotage obligatoire et du paiement de droits obligatoires dans la circonscription Montréal-Kingston; de plus, vous aimeriez qu'on supprime le paiement de droits de pilotage obligatoires dans la circonscription en aval de Montréal?

M. MAHONEY: C'est bien cela, en bref, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Je ne veux pas du tout interrompre votre exposé; il est très intéressant. Mais j'aimerais savoir si vous avez des changements à proposer au libellé de l'article 9 du bill que nous étudions actuellement et, dans le cas de l'affirmative, quels sont ces changements?

M. MAHONEY: J'aimerais à consacrer quelques minutes, monsieur le président, à la discussion de cette question. À notre avis, l'article 9 proposé par le ministère serait une solution tout à fait satisfaisante de tous les problèmes. En premier lieu, cela permettrait au ministère de déterminer, dans chaque cas, ou selon les catégories de navires, si on a besoin d'un pilote dans une région déterminée. Conséquemment, le ministère pourrait décider s'il faut ou non payer les droits de pilotage.

Le sénateur FARRIS: Cela ferait-il l'objet d'une étude de chaque navire ou seulement de chaque classe de bâtiments?

M. MAHONEY: J'ignore comment le ministre s'y prendra, mais il me semble que ce devrait être à la fois de chaque cas particulier et une étude par catégorie. Le ministère des Transports, dont relève le pilotage, nous semble être l'organisme à qui il appartient de décider si un navire ou une catégorie de navires doivent engager un pilote ou non. Ce bill permettrait au ministère de remplir ce rôle. D'autre part, l'adoption de ce bill protégerait les pilotes aussi bien que les armateurs, puisque le ministère des Transports conserverait le droit de décider si une catégorie particulière de navires a besoin de pilotes.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Il a déjà ce droit.

M. MAHONEY: Seulement dans une certaine mesure.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Est-ce que l'article 347 ne pourvoit pas à ce que vous demandez?

M. MAHONEY: Non, car le ministère ne peut pas élargir la catégorie des exemptions.

Le PRÉSIDENT: C'est exact. L'article 347 ne donne pas au ministère le droit d'altérer le paragraphe (c) du libellé actuel, qui limite l'exemption aux vaisseaux de 250 tonneaux au plus.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je faisais porter l'article 347 sur le paragraphe (e).

Le PRÉSIDENT: C'est vrai. Il s'applique seulement au paragraphe (e).

Le sénateur KINLEY: Monsieur le président, la préférence a parfois plus d'avantages que la liberté. Nous réduirions la difficulté si nous pouvions faire suivre le mot "navires" du mot "canadiens" dans cet article.

M. MAHONEY: Certainement. Je n'ai pas l'intention de discuter là-dessus, car le ministère ne semble pas partager cette opinion. Nous en serions tout à fait satisfaits, mais je suis ici pour parler du bill tel qu'il a été soumis au Sénat. Tel qu'il est, il apporterait une solution à nos problèmes à venir ou laisserait espérer cette solution quand nous pouvons prouver notre compétence. En même temps, il sauvegarderait les droits des pilotes. Nous ne nous attaquons nullement aux pilotes. Leur rôle est extrêmement utile, mais j'estime qu'ils devraient admettre que d'autres personnes peuvent avoir la même expérience qu'eux-mêmes. M. Gérin-Lajoie a insisté sur la compétence remarquable des pilotes du Saint-Laurent, et je partage son opinion, mais ces pilotes ne sont pas les seuls à posséder cette compétence. Même du point de vue strictement commercial, la sécurité de la navigation dans ces parages revêt un intérêt vital pour nos armateurs. Il faut bien se rappeler que ce sont eux, avec le capitaine et l'équipage qui assument la responsabilité de tout accident et des conséquences qui en découlent, et non pas le pilote.

Le PRÉSIDENT: En résumé, vous êtes en faveur de l'article 9 du bill?

M. MAHONEY: Oui, monsieur le président. Nous approuvons l'article 9 sans réserve, parce que nous estimons qu'il protège les intérêts de l'armateur aussi bien que ceux du pilote.

Le sénateur MACDONALD: Voudriez-vous m'aider à comprendre l'article 346 modifié. Sauf erreur, cet amendement exempte des droits de pilotage les navires mentionnés à l'alinéa (e), c'est-à-dire employés à des voyages entre des ports d'une même province ou entre deux provinces. Êtes-vous d'accord avec cela?

M. MAHONEY: Nous le serions, certes, mais la loi actuelle permet, comme cela s'est déjà fait, de lever ces exemptions.

Le sénateur MACDONALD: Le gouverneur en conseil ne peut-il les lever, en vertu de l'article 346?

M. MAHONEY: Oui, mais comme l'a dit M. Baldwin la semaine dernière, je crois, il serait forcé pour le faire d'abolir toute cette réglementation. Or je ne pense pas que les pilotes aimeraient cette façon d'agir. Le gouvernement pourrait supprimer tous ces règlements, mais je crois que cela ne ferait pas l'affaire des pilotes. De notre côté, nous sommes les porte-parole des armateurs canadiens et nous n'exprimons que notre point de vue. Les nouvelles stipulations apporteraient une solution à nos problèmes.

Le sénateur MACDONALD: Est-ce que, en vertu de ces nouvelles stipulations, le gouverneur en conseil ne pourrait pas forcer vos navires à employer des pilotes sans contrevenir aux dispositions de l'article 346 (1)?

M. MAHONEY: Je crois que la question du pilotage obligatoire précède l'article 9 et qu'on l'a déjà étudiée.

Le sénateur MACDONALD: Oui. J'aurais dû demander si le nouveau libellé du bill ne permet pas au gouverneur en conseil d'exiger de vos navires le paiement de droits de pilotage, sans contrevenir aux dispositions de l'article 346 (1)?

M. MAHONEY: Il est vrai qu'il le pourrait. Nous espérons seulement que le ministère saura décider quels navires doivent verser des droits et quels navires doivent être exemptés. On pourrait dire que les autorités régissant le pilotage ont toujours servi de tampon entre l'armateur et le pilote. Elles sont un peu comme des juges qui décident des droits des deux parties et trouvent la réponse aux problèmes soulevés par l'une ou l'autre partie.

Le sénateur MACDONALD: Si je comprends bien, vous approuvez cet article selon lequel vous devriez verser des droits, dans l'espoir que le gouverneur en conseil vous en dispensera?

M. MAHONEY: Je dis simplement que cet article laisse au ministère la possibilité d'aider l'armateur canadien. Il ne peut pas le faire tant que l'article qu'on se propose de remplacer est en vigueur, à moins d'abolir l'ensemble de ces règlements.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Votre argument ne se limite-t-il pas à l'alinéa (c), quand on retire l'exemption aux bateaux n'excédant pas 250 tonnes?

M. MAHONEY: Oui, c'est bien le nœud du problème.

Le sénateur KINLEY: Que dites-vous du sous-alinéa e) (iii) qui s'applique aux navires "employés entre un ou plusieurs ports desdites provinces et le port de New-York ou un port des États-Unis d'Amérique sur l'Atlantique, au nord de New-York"? Cela répond plus ou moins à la définition du voyage de cabotage?

M. MAHONEY: En effet.

Le sénateur KINLEY: On doit retirer ce privilège à nos navires canadiens dans notre pays.

M. MAHONEY: La loi prévoit tous les cas. Je ne vois pas la raison qui a poussé à supprimer cet alinéa

Le sénateur KINLEY: Sauf erreur, on ne voulait pas mentionner un port étranger dans notre texte de loi.

Le PRÉSIDENT: Il vaudrait mieux laisser au sous-ministre le soin d'expliquer ceci. Il l'a déjà fait d'ailleurs.

M. BALDWIN: La raison, c'est que, au strict point de vue de la rédaction, on a jugé préférable de ne mentionner dans la définition que les eaux canadiennes. Mais, si on croyait désirable de spécifier les eaux américaines dans le présent article, pour fins de clarté, on pourrait encore le faire au nouvel alinéa (c). Il n'y aurait rien de changé.

Le sénateur KINLEY: Vous n'avez pas encore fait disparaître la préférence dans cet article.

M. BALDWIN: Non, mais la définition donnée dans les statuts ne s'appliquerait qu'aux eaux canadiennes, ce qui me semble normal. Ce qui concerne New-York ou San Francisco apparaîtrait alors à l'alinéa (c).

Le sénateur KINLEY: Très souvent, vous avez réglé cette question en vous basant sur la latitude et vous leur avez laissé faire des voyages de cabotage; mais, si vous spécifiez l'un ou l'autre, il ne serait mentionné aucun pays étranger. Mais on nous assure que l'amendement ne vas pas supprimer cette exemption. On fait disparaître du texte de loi l'exemption mentionnée à cet alinéa, qui porte préjudice à la navigation canadienne, ainsi que l'alinéa suivant relatif à la côte du Pacifique. L'alinéa est sujet à l'approbation du gouverneur en conseil. Ce qui me vient à l'esprit, c'est que les distances, au Canada, ne signifient pas grand'chose. Par exemple, Halifax est à 44° 38' de latitude nord, New-York à 40° 40', Yarmouth à 43° 50' et Boston à 42° 20'. Il s'agit ici de très petites distances. On voit comme la Nouvelle-Écosse est proche des ports américains. Nos marins connaissent ces eaux et les connaissent bien, et je ne voudrais pas qu'on fasse payer des droits de pilotage à nos navires canadiens employés à de tels voyages quand ils arrivent à un de

nos ports ou le quittent. Je veux être sûr que cette loi n'empêchera pas d'accorder des exemptions à nos navires dans des circonstances semblables.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Bénéficient-ils de ces exemptions maintenant?

M. MAHONEY: Seulement à condition qu'on ne les leur retire pas.

Le sénateur KINLEY: Par décret du conseil.

M. MAHONEY: Ou en vertu de l'autre article.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): L'article 347.

M. MAHONEY: Qu'on a d'ailleurs supprimé.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Est-ce que M. Baldwin ne disait pas que ces exemptions ont été abolies il y a quelques années?

Le PRÉSIDENT: Oui, il y a plusieurs années, en effet.

Le sénateur KINLEY: Elles ont été supprimées par un décret du conseil. La difficulté ici, c'est que, quoi qu'on fasse, un décret du conseil peut en décider autrement.

Le PRÉSIDENT: À l'heure actuelle, il en est ainsi.

Le sénateur KINLEY: Ça se justifie peut-être. Le monde change et certaines dispositions de la loi qui sont excellentes aujourd'hui peuvent être moins bonnes demain.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Il y a une question que je voudrais bien poser au témoin. À titre de porte-parole des armateurs canadiens des Grands lacs qui circulent sur la voie maritime du Saint-Laurent, vous nous avez présenté leurs arguments. Ces mêmes arguments s'appliquent-ils aux armateurs américains des Grands lacs?

M. MAHONEY: Voici comment j'interprète la situation, au regard de la présente loi. Le ministère peut, après enquête ou de tout autre façon qu'il juge à propos, déterminer si un navire américain en particulier ou une certaine catégorie de navires américains ont droit ou non à l'exemption. Il est vrai que, du point de vue pratique, les navires américains ont l'expérience des Grands lacs. Mais ils ne s'aventurent pas souvent sur le fleuve Saint-Laurent, pas même à la tête du fleuve; ils naviguent très rarement sur le lac Ontario, à l'exception des charbonniers qui font la navette entre les ports américains et les ports canadiens. Ils naviguent surtout sur les lacs supérieurs. Il est probable aussi qu'une fois la voie maritime complétée ils ne navigueront encore que sur les lacs supérieurs.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Et ceux qui transportent le minerai de fer du Labrador?

M. MAHONEY: Jusqu'ici, et à cause de la navigation restreinte sur l'ancien canal, les navires canadiens ont été les seuls à se livrer à cette industrie. Le transport du minerai s'est fait à bord de petits navires, car les plus grands ne pouvaient s'engager dans l'ancien canal. Mais, lorsqu'elle sera complétée, la voie maritime sera accessible à tous les navires, car la plus grande quantité du minerai est dirigée vers les ports américains et, de ce fait, ce genre de transport fait partie du commerce international.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Les navires américains se serviront alors des mêmes arguments que vous nous avez présentés ce matin?

M. MAHONEY: Il est fort possible qu'ils veuillent s'en servir, mais la législation nous protège d'une façon considérable, car elle permet au ministère du Transport de décider en toute liberté s'ils ont droit ou non à l'exemption.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Oui, mais malgré la loi, le ministère est exposé à ce qu'on exerce des pressions sur lui, comme vous le faites vous-mêmes, et il y sera exposé aussi dans l'avenir.

M. MAHONEY: C'est parfaitement vrai. Mais le système de la navigation américaine sur les Grands lacs est quelque peu différent du nôtre. Le capitaine d'un navire américain obtient un brevet de pilote et on le considère plutôt comme un pilote que comme un capitaine, mais les brevets qu'on lui confère ne lui permettent de naviguer que dans les limites de certaines bornes géographiques. Le gouvernement américain devra élargir ces limites jusqu'au fleuve Saint-Laurent avant que le pilote ou le capitaine américain soit jugé apte à conduire son navire dans cette région.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Et le Canada devra aussi reconnaître cette compétence et accorder l'exemption, n'est-ce pas?

M. MAHONEY: Le but du projet de loi, comme je le comprends, est de permettre une législation réciproque afin que, si les Américains accordent la liberté de passage à nos navires, nous accordions le même privilège aux leurs.

Le sénateur MACDONALD: Me permettez-vous de poser une question? Pourriez-vous donner certains renseignements au Comité au sujet du pourcentage des navires canadiens qui circulent dans cette région au regard du pourcentage des navires étrangers qui y circulent aussi?

M. MAHONEY: Vous voulez parler de la circulation en aval du fleuve?

Le sénateur MACDONALD: Disons jusqu'à Kingston.

Le PRÉSIDENT: De Chicago à Kingston?

Le sénateur MACDONALD: Non, de Kingston en aval du fleuve. Vous n'avez parlé que de deux régions.

M. MAHONEY: Il faut considérer ces régions d'une façon différente, puisqu'il y existe des situations différentes. Entre Montréal et Kingston, et j'ose à peine avancer cette hypothèse, je dirais que 75 p. 100 de la circulation se compose de navires canadiens, ou du moins c'était ainsi dans le passé, car les gros navires étrangers ne pouvaient s'engager dans les écluses du canal. Nul ne sait ce que sera la situation l'année prochaine; mais il est possible que le pourcentage des navires canadiens soit moindre dans cette région. En aval de Montréal, c'est le contraire qui se produit, ou du moins il en a été ainsi par le passé.

Le PRÉSIDENT: À cause des navires océaniques, peut-être?

M. MAHONEY: À cause de la circulation plus intense des navires océaniques jusqu'à Montréal. Notre commerce a été surtout le commerce de la pâte à papier transportée par de petits navires. Quant au commerce du minerai de fer, il se limitera probablement au transport de petites cargaisons.

Le sénateur MACDONALD: La circulation en aval de Montréal sera-t-elle du domaine du cabotage?

M. MAHONEY: Pas dans tous les cas; car le transport du minerai de fer tombe dans la catégorie des voyages internationaux, puisque le navire se dirige d'habitude vers un port américain des Grands lacs.

Le sénateur MACDONALD: Mais vous avez presque la totalité de ce commerce à l'heure actuelle?

M. MAHONEY: Nous l'avons maintenant, mais nous ne savons pas jusqu'à quand il restera aux mains des Canadiens.

Le sénateur MACDONALD: Donc, vos navires font un commerce considérable en aval de Montréal?

M. MAHONEY: Oui. Notre commerce de cabotage entre les ports canadiens se chiffre à 40 p. 100, ou plutôt à 35 p. 100 du commerce total. Notre commerce international se chiffre à 65 p. 100 du total.

Le sénateur MACDONALD: Vous parlez de la circulation en aval de Montréal?

M. MAHONEY: Non, en amont de Montréal surtout. Dans le passé, l'industrie canadienne jouissait de certains avantages en ce qui concerne le commerce international sur les Grands lacs. Nous faisons plus de commerce international, ou nous en avons fait plus que les Américains. Ce commerce représente véritablement le plus fort de nos affaires; de fait, il compose 65 p. 100 de notre commerce total. L'année prochaine, cependant, et c'est justement ce que la Commission royale faisait remarquer, ce commerce sera ouvert à tous les navires qui ont des dimensions qui leur permettent de s'y engager.

Le sénateur KINLEY: Est-ce que les Américains ont plus de navires en circulation que nous en avons?

M. MAHONEY: Beaucoup plus.

Le sénateur KINLEY: Ils en ont 502, n'est-ce pas?

M. MAHONEY: Nous avons nous-mêmes tout près de 200 navires. La différence la plus remarquable est que 170 de nos navires sont de taille à naviguer dans le canal, je veux dire un canal de dimensions restreintes, alors que les navires américains sont plutôt de grands navires.

Le sénateur KINLEY: Ils ne peuvent naviguer d'un bout à l'autre de la chaîne des Grands lacs.

Le PRÉSIDENT: Ils ne peuvent aller au delà du lac Ontario; ou du moins ils ne le pouvaient dans le passé.

M. MAHONEY: Ils ne pouvaient atteindre les lacs supérieurs, en effet.

Le sénateur KINLEY: Mais ils le pourront à l'avenir.

M. MAHONEY: Oui, ils le pourront.

Le PRÉSIDENT: Les honorables sénateurs ont-ils d'autres questions à poser à M. Mahoney? Avez-vous autre chose à dire, M. Mahoney?

M. MAHONEY: J'aurais peut-être un petit résumé à faire, monsieur le président; mais je me demande si c'est vraiment nécessaire. Nos revendications sont bien simples; nous ne sommes pas en mesure de payer pour un service qui, dans la plupart des cas, est absolument superflu.

Le sénateur KINLEY: Pourriez-vous nous dire ce qu'un marin gagne en moyenne, par mois, sur vos navires?

M. MAHONEY: Cette question m'embarrasse un peu, car malheureusement je ne puis y répondre. Je le savais, du temps que j'étais marin.

Le sénateur KINLEY: J'allais vous demander de comparer les salaires que vous payez à ceux qui sont payés en Grande-Bretagne et dans certains autres pays.

M. MAHONEY: Nous payons des salaires plus élevés qu'en Grande-Bretagne.

Le sénateur KINLEY: J'aurais cru que vous saisierez cette occasion de nous révéler ce que vous avez à payer pour faire face à la concurrence.

M. MAHONEY: Je l'aurais bien voulu, mais la *Dominion Marine Association* ne prend pas directement part aux négociations ouvrières; je ne suis donc pas en mesure de vous donner un chiffre exact.

Le sénateur MACDONALD: Je m'intéresse bien plus à la question de sécurité qu'à la question d'argent. Ce qui m'intéresse, c'est d'apprendre de quelle façon on pourra assurer la sécurité de la navigation si ces navires n'ont pas de pilote. Voilà la considération qui devrait dominer toutes les autres.

M. MAHONEY: En ce qui a trait aux propriétaires canadiens de navires, je crois que la réponse serait la suivante: au cours des années à venir, le nombre des navires canadiens diminuera beaucoup dans cette région. Les équipages canadiens possèdent des marins qui ont la compétence voulue pour ce genre de navigation, même si la plupart du temps ils engagent un pilote que, de toute façon, ils sont obligés de payer. Comme je l'ai dit, le nombre des navires canadiens diminuera dans la région située en amont de Montréal, mais ceux qui resteront auront à bord un équipage compétent.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Mahoney.

Maintenant, messieurs les sénateurs, nous allons entendre M. Bullock de Vancouver. Il nous a télégraphié la semaine dernière. Il est le secrétaire national de la *Canadian Merchant Service Guild, Incorporated*.

M. G. F. Bullock, secrétaire national, Canadian Merchant Service Guild Incorporated:

Monsieur le président, mes remarques seront aussi brèves que possible. Nous avons appris, vers le 20 ou le 22 janvier, qu'une réunion aurait lieu à Ottawa pour l'étude de la Loi sur la marine marchande du Canada. C'était pour nous un sujet d'intérêt vital, puisque nous comptons dans notre association deux mille membres parmi les trois groupes de pilotage qui la composent, les capitaines, les seconds et les pilotes brevetés.

Il est de mon devoir d'informer mes supérieurs de tout ce qui se passe dans le monde de la marine marchande. J'avais téléphoné à notre bureau de Montréal, j'avais télégraphié à Ottawa et c'est ce qui m'a amené à vous télégraphier, monsieur le président. Je dois dire que nous sommes très heureux d'avoir obtenu le privilège d'assister à cette séance, à la suite de ce télégramme. Cette réponse a été le premier résultat de nos démarches. J'ai bien essayé d'obtenir des renseignements auprès du ministère du Transport, mais j'ai le regret de vous dire que ce n'est que lundi après-midi, un peu après notre arrivée à Ottawa au bout d'un voyage de 3,000 milles, que j'ai pu mettre la main sur un exemplaire du projet de loi et apprendre enfin de quoi il s'agit.

Qu'il me soit permis d'ajouter que nous avons discuté de cette question jusqu'à deux heures du matin, afin de découvrir toute la portée du bill. Nous nous inquiétons, il va sans dire, des modifications projetées au régime de pilotage. À notre avis, certains articles du projet de loi vont un peu loin. On a fait remarquer ce matin qu'on entrebaillait la porte; mais un coup d'œil sur certaines modifications m'a fait frissonner, car je crois qu'on est plutôt en train d'arracher la porte de ses gonds?

Monsieur le président, nous avons prié M. Langlois, que vous connaissez tous, messieurs, de se faire le porte-parole de notre association. Nous avons discuté avec lui de toutes ces questions et il a la compétence voulue pour les discuter avec vous.

J'ai aussi avec moi le capitaine Roy McLeese et le capitaine Patrick Farley, tous deux de Vancouver.

Le PRÉSIDENT: Désirent-ils rendre témoignage aussi?

M. BULLOCK: Seulement si vous avez des questions d'ordre technique à leur poser sur le pilotage. Nous avons quelque 60 membres de la même profession sur la côte du Pacifique.

Le PRÉSIDENT: Alors, ils ne témoigneront que si on pose des questions d'ordre technique qui ne seraient pas du ressort de M. Langlois?

M. BULLOCK: C'est bien cela, monsieur le président.

Permettez-moi de vous remercier, monsieur le président, de cette occasion que vous nous avez procurée d'assister à cette séance. N'était-ce de vous, nous n'aurions même pas su la date de vos réunions.

Le sénateur MACDONALD: Nous avons un excellent président.

M. BULLOCK: Certainement.

Voulez-vous m'excuser maintenant, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Oui, et merci, monsieur Bullock.

Messieurs les sénateurs, nous entendrons maintenant M. Langlois, qui représente l'association de M. Bullock, la *Canadian Merchant Service Guild*. Comme l'a dit M. Bullock, si nous avons des questions d'ordre technique à poser, nous demanderons au capitaine McLeese et au capitaine Farley de nous éclairer.

M^e Léopold Langlois, Canadian Merchant Service Guild:

Monsieur le président, honorables messieurs, comme je l'ai mentionné l'autre jour, lorsque j'ai comparu pour la première fois devant ce Comité, et comme votre président l'a répété ce matin, je représente la *Canadian Merchant Service Guild, Incorporated*, association nationale qui englobe toutes les circonscriptions de pilotage du Canada, à l'exception de la circonscription Kingston-Montréal.

Avant d'aborder le sujet qui nous occupe ce matin, me permettez-vous, monsieur le président, de faire quelques brefs commentaires sur les remarques que vient de faire le représentant de la *Dominion Marine Association*? M. Mahoney a déclaré que les capitaines et les officiers des navires qui naviguent dans les eaux de la circonscription Montréal-Kingston sont aussi compétents que les pilotes de cette circonscription.

Je ne suis pas le porte-parole de cette circonscription; un certain secteur de notre organisme national s'y intéresse particulièrement et je n'ai pas l'intention de commenter les remarques de M. Mahoney sur la circonscription Montréal-Kingston. Cependant, lorsqu'il s'est servi des mêmes arguments pour les circonscriptions situées entre Québec et Montréal et entre Québec et Pointe-au-Père, je ne suis pas du tout de son avis. Je voudrais éclaircir ce point davantage, messieurs, en vous posant une question. Peut-on prétendre

que le capitaine d'un navire, qui fait de 15 à 20 voyages par année dans une région particulière, aura la même compétence qu'un pilote qui navigue dans ces mêmes eaux deux ou trois fois la semaine pendant toute la saison d'été? Se peut-il qu'un capitaine, qui a un brevet de compétence pour commander un navire mais qui n'a jamais suivi le long apprentissage d'un pilote, soit aussi compétent que ce pilote?

Permettez-moi d'ajouter qu'en plus d'acquérir les qualités exigées au cours d'un apprentissage de cinq ans, si ma mémoire ne me trompe pas, l'apprenti-pilote doit faire au moins 50 voyages par année au cours de ces cinq ans.

On exige encore autre chose de lui avant qu'il ne devienne pilote. Il faut qu'il poursuive pendant deux ans des études spécialisées sur la circonscription où il servira éventuellement en qualité de pilote. Ces deux années, il les passe à une école de navigation.

Voilà une éducation plus poussée qui, à mon avis, doit certainement lui apporter une compétence bien supérieure à celle qu'on exige d'un capitaine de navire qui n'a jamais eu à s'astreindre aux exigences d'une circonscription de pilotage.

Au cours de ses remarques et en parlant de sécurité, M. Mahoney a signalé les très bons résultats des navires de son association qui, lorsqu'ils circulent en aval de Montréal, se passent de pilote. Cependant, il n'a pas mentionné le nombre des navires qui ne prennent pas de pilote à bord. Mes clients m'apprennent que la plupart de ces navires ont pris des pilotes dans le passé. Si leurs résultats sont excellents en matière de sécurité. . .

Le sénateur ASELTINE: Parlez-vous des navires des lacs?

M^e LANGLOIS: Oui.

Le sénateur ASELTINE: Je ne l'ai pas entendu faire de remarques là-dessus.

M^e LANGLOIS: J'ai peut-être mal interprété ce qu'il a dit, mais je prenais des notes pendant qu'il parlait de la circonscription qui se trouve en aval de Montréal. Il a déclaré que les navires y avaient un aussi bon dossier, sinon un meilleur, en matière de sécurité, que ceux qui circulent dans la circonscription Montréal-Kingston. De toute façon, les renseignements que je possède m'apprennent que, dans presque tous les cas, les navires qui naviguent à l'est de Montréal prennent un pilote à bord, surtout pour cette partie du trajet située entre Montréal et Québec.

Le sénateur MACDONALD: Je ne crois pas que cette question lui ait été posée.

M^e LANGLOIS: Je ne le crois pas non plus; c'est pourquoi je dis qu'il n'a pas révélé le nombre des navires qui ne prennent pas de pilote.

Le sénateur HAIG: Ne sont-ils pas obligés de payer les droits de pilotage, qu'ils prennent ou non un pilote à bord?

M^e LANGLOIS: Dans la circonscription de Montréal, ils sont obligés de payer les droits lorsque la jauge s'élève au-dessus de 250 tonneaux. Dans celle de Québec, le minimum est de 2,000 tonneaux. Un navire d'une jauge de plus de 2,000 tonneaux paye les droits de pilotage, qu'il prenne ou non un pilote à bord.

Le sénateur HAIG: C'est de la circonscription de Québec que vous parlez?

M^e LANGLOIS: Oui.

Le sénateur HAIG: Et de Montréal à Québec?

M^e LANGLOIS: Deux cent cinquante tonneaux.

Le sénateur HAIG: Ils payent les droits, qu'ils prennent ou non un pilote à bord.

M^e LANGLOIS: C'est bien cela.

Le sénateur HAIG: Et quels sont vos résultats de Québec à Kingston?

M^e LANGLOIS: Je ne représente pas la circonscription de Kingston. M^e Gérin-Lajoie pourrait vous répondre là-dessus.

Monsieur le président, lors d'une discussion sur les circonscriptions de Québec et de Montréal, on a prétendu que cette partie du fleuve était la route ou la circonscription de pilotage la plus sûre du monde. J'admets que le fleuve, entre Montréal et Québec et entre Québec et Pointe-au-Père, est vraiment bien pourvu des facilités de la navigation; mais à quoi servent-elles lorsqu'un navire est pris dans la brume ou dans une tempête de neige? Je voudrais signaler au Comité qu'il y a des endroits, entre Québec et Montréal, où le fleuve est si étroit, et le courant si violent qu'il est impossible qu'un navire y jette l'ancre. Si un navire se fait prendre dans la brume ou par la neige dans ces endroits extrêmement dangereux du fleuve, il faut que le pilote soit très compétent pour conduire le navire à bon port; c'est alors que le pilote devient essentiel à la sécurité de la navigation.

On a parlé de la concurrence qu'offrent les navires étrangers. J'admets avec M. Mahoney qu'il serait temps de prendre des décisions là-dessus, mais il ne faudrait pas que ce soit au détriment de la sécurité de notre marine marchande; il y aurait moyen de régler cette question autrement. De toute façon pour tenter d'éviter cette concurrence injuste, s'il faut l'appeler ainsi, il n'est nullement nécessaire de priver les navires qui naviguent sur le fleuve Saint-Laurent des pilotes hautement compétents qui assurent la sécurité de la navigation en général.

Il a été question des dépenses entraînées par le pilotage et M. Mahoney a mentionné, à moins que j'aie mal compris, que les pilotes des circonscriptions de Québec et de Montréal se font un revenu moyen de \$13,000 par année. Je voudrais rétablir les faits sur ce point.

J'ai ici les chiffres de l'année dernière pour ces deux circonscriptions.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): A-t-il vraiment parlé de ce secteur?

M^e LANGLOIS: Il peut me reprendre, si je me trompe.

M. MAHONEY: Vous avez raison.

M^e LANGLOIS: L'année dernière, la moyenne de revenu des pilotes de la circonscription de Québec s'est élevée à \$9,500.

Le sénateur HAIG: Se peut-il qu'un pilote se soit fait un revenu de \$15,000?

M^e LANGLOIS: Pas que je sache.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Est-ce là un revenu brut? S'il en est ainsi, le pilote n'a-t-il pas des dépenses à payer?

M^e LANGLOIS: Le capitaine Fleury, trésorier de notre association, serait en mesure de vous répondre.

Le capitaine FLEURY: Nous avons un registre de tous les pilotes de Montréal.

M. ARCAND: Je suis le président de la *United Montreal Pilots*. Il s'agit là d'un revenu brut.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Et pouvez-vous nous dire quel est le revenu net?

M^e LANGLOIS: Environ \$7,000.

Le sénateur KINLEY: En quoi consiste la différence?

M^e LANGLOIS: Eh bien, il leur faut payer...

Le sénateur KINLEY: L'impôt sur le revenu?

M^e LANGLOIS: Il y a les frais d'administration; on les déduit du revenu brut.

Le sénateur REID: Les contributions au fonds de pension sont-elles comprises?

M^e LANGLOIS: Les contributions au fonds de pension sont comprises.

Le sénateur MACDONALD: Ils reçoivent ce qu'on appelle le salaire net?

M^e LANGLOIS: C'est bien l'expression juste.

Le PRÉSIDENT: Le sous-ministre, qui représente l'autorité de pilotage, me dit qu'il essaiera d'obtenir pour le Comité, après le déjeuner, les chiffres exacts.

M^e LANGLOIS: J'ai ici un chiffre de \$9,500 pour la circonscription de Québec et un chiffre de \$8,500 pour la circonscription de Montréal.

On a parlé aussi des dépenses que le pilotage entraîne pour les propriétaires de ces navires. Dans la circonscription de Québec, l'année dernière, le montant total des droits payés a été de \$4,500; et je me permets d'ajouter que ce montant ne va pas directement au pilote.

Le sénateur PEARSON: Cela comprend tous les navires?

M^e LANGLOIS: Oui, ceux que représente M. Mahoney et les autres.

Le PRÉSIDENT: Comment se répartit cette somme de \$4,500?

M^e LANGLOIS: Elle représente le montant total des droits de pilotage payés par les navires qui n'ont pas pris de pilote à bord dans cette circonscription l'année dernière.

Le sénateur HAIG: Les droits de pilotage sont-ils tous réunis en une somme globale et répartis ensuite?

M^e LANGLOIS: Oui.

Le sénateur HAIG: Certains pilotes peuvent se faire jusqu'à \$15,000 de revenu, mais ce montant retombe dans la caisse commune n'est-ce pas?

M^e LANGLOIS: Oui.

Le sénateur KINLEY: Vous parlez de la circonscription de Québec?

M^e LANGLOIS: La même chose se produit à Montréal.

Le sénateur KINLEY: Quelle est la durée de leur service au cours d'une année?

M^e LANGLOIS: Cette durée varie pour chaque circonscription. Celle de Québec commence vers le 1er avril et se prolonge parfois jusqu'au mois de janvier. Cette année, nous avons eu la navigation d'hiver, même dans la circonscription qui s'étend à l'est de Québec. À Montréal, la saison de pilotage

est plus courte, elle commence à peu près vers le 15 avril pour se terminer à la mi-décembre. Il arrive cependant que certains navires quittent Montréal en janvier.

Le sénateur KINLEY: Ils n'ont pas d'occasion d'emploi pendant l'hiver?

M^e LANGLOIS: Non, monsieur. M. Mahoney a fait remarquer que cette année les gens qu'il représente se serviront de navires plus grands à cause de l'aménagement de la voie maritime. Cette voie maritime pourra recevoir de plus grands vaisseaux que ne le faisait jadis l'ancien canal.

Je tiens à signaler que ces navires contiendront un plus grand espace rentable. Ce qu'ils auront à payer en droits de pilotage pourra se répartir sur un plus grand nombre de tonnes de cargaison et le fardeau, si vous me permettez cette expression, imposé aux propriétaires sera beaucoup moins onéreux. Je suis convaincu que M. Mahoney se réjouira d'apprendre cela.

Le PRÉSIDENT: Les droits de pilotage sont établis, en partie, sur le jaugeage?

M^e LANGLOIS: Oui.

Le PRÉSIDENT: Un gros navire paye plus de droits de pilotage qu'un petit navire?

M^e LANGLOIS: À Québec et à Montréal, les droits sont établis sur le tirant du navire et sur le jaugeage. Messieurs, même si nous acceptons pour un instant l'opinion que le capitaine de l'un de ces navires a la compétence requise pour naviguer dans les eaux qui relient Montréal, Québec et Pointe-au-Père, ces navires, et je parle des navires dont les propriétaires sont ici représentés aujourd'hui par M. Mahoney, prendront-ils une moyenne de 14 heures pour le voyage vers l'est, de Montréal à Québec, et une moyenne de 20 à 22 heures pour le voyage vers l'ouest de Québec à Montréal?

Quant au voyage de Québec à Pointe-au-Père, la moyenne sera d'environ 20 heures, disons de 20 à 25 heures, moins peut-être; le voyage pourrait se faire en 17 heures, mais en moyenne, disons 20 heures.

Le PRÉSIDENT: Trajet simple?

M^e LANGLOIS: Trajet simple. Comment peut-on exiger du capitaine d'un navire de se tenir sur le pont à partir de son départ de Montréal jusqu'à ce que le navire atteigne Québec et ensuite de Québec à Pointe-au-Père?

Le sénateur REID: Le second n'est-il pas aussi compétent que le capitaine?

M^e LANGLOIS: J'en reparlerai dans un instant. Cet homme ne peut rester sur le pont pendant 40 ou 50 heures de suite, à moins que nous ne soyons prêts à admettre qu'il est tout à fait légitime d'imposer à ces gens une tâche de galérien; même s'il s'agit d'un homme très compétent, il ne pourra manquer d'être fatigué, il ne pourra pas piloter le navire en toute sécurité comme il le ferait autrement.

Parlons maintenant du second. Il faudra qu'il ait la même compétence que le capitaine. Comme le navire fonctionne d'après un système de veilles, de quatre heures chacune, il est indispensable que le second et le second adjoint soient aussi compétents que le capitaine.

Le sénateur KINLEY: Combien de pilotes le navire doit-il prendre à bord?

M^e LANGLOIS: Je parle en ce moment des navires qui ne prennent pas de pilote.

Le sénateur KINLEY: Mais s'il prend un pilote, le service est quand même de trois veilles.

M^e LANGLOIS: Ils ne sont pas tenus de rester tout le temps sur la passerelle et de guetter toutes les bouées et tous les phares du parcours; le pilote s'en charge. Et ce pilote s'embarque à Montréal, il est relevé de son service de Trois-Rivières jusqu'à Québec et à Québec un autre pilote prend la relève jusqu'à Montréal.

C'est pour cette raison que le ministère a consenti, il y a quelques années, à diviser les secteurs entre Québec et Montréal, car nous en demandions trop à ces pilotes qui devaient faire le service de veille à partir du départ de Montréal jusqu'à l'arrivée à Québec.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Et que se passe-t-il dans la circonscription en aval de Québec?

M^e LANGLOIS: Elle n'est pas divisée, monsieur le sénateur.

Le PRÉSIDENT: Le trajet est plus facile, en général, entre Québec et Pointe-au-Père qu'entre Québec et Montréal.

M^e LANGLOIS: Oui, sauf que le parcours entre Québec et Cap-aux-Oies est très difficile. À l'est de cette région, il n'est pas si mauvais; mais jusqu'à l'embouchure de la rivière Saguenay le trajet est très accidenté.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Quelle est la durée du trajet, de Québec à l'embouchure du Saguenay?

M^e LANGLOIS: Il est de 12 heures environ. A ce sujet, il y a une autre question à examiner. Nous avons un bon système de bouées sur le fleuve Saint-Laurent, je l'admets. Mais il arrive que, lorsque les marées et les courants sont très forts, ces bouées sont entraînées à la dérive, de sorte qu'elles ne sont plus à leur place. Il arrive très souvent, aussi, que les bouées sont endommagées ou qu'elles s'éteignent. La seule façon d'avertir les marins du péril que présente alors le système des bouées consiste en un avis aux marins transmis par le ministère des Transports.

Le capitaine d'un navire qui circule de Montréal à Terre-Neuve ou de Montréal à Sept-Îles ne peut être au courant de tous ces changements. J'admets que ces avis aux marins sont radiodiffusés, mais les gens n'écoutent pas continuellement les émissions. Le pilote se tient constamment aux bureaux du pilotage à Montréal, à Trois-Rivières, à Québec et à Pointe-au-Père, où les avis aux marins sont affichés au mur, à la vue de tous, et on exige des pilotes qu'ils se tiennent au courant afin de connaître au fur et à mesure tous les changements qui se produisent si fréquemment le long du réseau des bouées. De cette façon, il sont avertis.

Je pourrais vous donner un exemple de ce qui se passe. L'année dernière, un coffre de béton avait coulé à pic dans le Saint-Laurent, au large de Saint-Nicolas, en amont du pont de Québec. Ce coffre englouti offrait un danger à la navigation, et un avis aux marins fut radiodiffusé. Un navire qui revenait de l'Arctique et qui se trouvait près de Terre-Neuve lorsque l'avis aux marins fut radiodiffusé ne reçut donc pas l'avis et ne l'entendit pas à la radio. Le navire n'avait pas de pilote à bord, il frappa le coffre et fut gravement endommagé.

Voilà un exemple de ce qui peut se produire et de ce à quoi il faut s'attendre si l'on n'a pas constamment à bord, dans les eaux dangereuses de ces chenaux étroits, un pilote compétent qui connaît parfaitement le fleuve et qui est continuellement au courant de ces avis aux marins.

C'est tout ce que je tiens à dire là-dessus. Avec votre permission, monsieur le président, je vous présenterai maintenant les remarques que j'ai à faire au sujet de la législation projetée.

Le PRÉSIDENT: Vous parlez de l'article 9 maintenant?

M^e LANGLOIS: Oui, de l'article 9. Mais, avant de commencer, je tiens à dire que la lettre reçue de M. Claude Jodoin ce matin et qu'on a lue au Comité contient une erreur. M. Jodoin voulait, dans cette lettre, parler de l'article 9 du projet de loi.

Le sénateur MACDONALD: C'est bien ce que je disais, aussi.

Le PRÉSIDENT: Il serait peut-être plus juste de dire que M. Jodoin disait, si nous substituons le chiffre 9 au chiffre 5, "nous sommes d'avis que l'article 9 du projet de loi présenté au Comité et qui modifierait la loi afin d'abolir le pilotage obligatoire entre Montréal et Québec, sur le fleuve Saint-Laurent, ne doit pas être approuvé par votre Comité."

Je ne trouve rien à l'article 9 qui vise à abolir le pilotage obligatoire dans les circonscriptions de Montréal et de Québec. Il m'était donc bien difficile de deviner de quel article parlait M. Jodoin.

M^e LANGLOIS: Si on veut me permettre un commentaire très bref, et je reviendrai tout de suite au sujet qui nous occupe, nous prétendons que l'adoption de l'alinéa c) équivaut à l'abolition du paiement obligatoire des droits de pilotage.

Maintenant, monsieur le président, je me permets de dire, dès le début de mes remarques, que j'approuve entièrement l'excellent exposé qu'a fait l'autre jour mon savant confrère, M. Lajoie. Je ne veux pas répéter ce qu'il a dit. Il a fait un historique de notre législation sur le pilotage, il a parlé des progrès de cette législation depuis ses débuts jusqu'aujourd'hui. Je veux seulement rappeler au Comité que la législation que nous possédons aujourd'hui sur le pilotage est le résultat de plusieurs années d'expérience. Comme on l'a fait remarquer au Comité l'autre jour, notre première circonscription de pilotage, celle de Québec, a été créée pendant l'administration du gouverneur Murray. Depuis, plusieurs lois de ce Parlement ont été adoptées pour modifier ou moderniser la législation relative au pilotage sur le Saint-Laurent et dans les autres circonscriptions du Canada.

Si le Comité me le permet, je mentionnerai brièvement toutes les lois qui ont été votées jusqu'ici au sujet du pilotage. La première date de 1788, sous le règne de George III. Il y eut une autre loi adoptée en 1797; d'autres lois furent adoptées en 1805, 1807, 1811, 1812, 1822, 1832, 1834 et 1841. Après un intervalle de quelques années vint la loi de 1849; il y eut aussi celle de 1875 et, celle qui à mon avis est la plus importante de toutes, la loi de 1886. Il s'agit de la Loi sur le pilotage, qui est la charte de notre système de pilotage au Canada. Cette loi fut plus tard modifiée par une autre, mais les dispositions principales en ont été conservées. Vint ensuite la loi de 1906, qui investissait le ministère de la Marine et des Pêcheries de l'autorité en fait de pilotage. Finalement, en 1934, nous avons eu notre Loi sur la marine marchande du Canada ainsi que toutes les modifications qui ont été apportées à cette loi depuis son adoption.

Je mentionne ces faits pour démontrer que nous avons au Canada une législation sur le pilotage et qu'elle est fondée sur des études approfondies. Elle a donné lieu à de longs débats dans les deux Chambres du Parlement. Permettez-moi d'ajouter que, lors des changements que je viens de mentionner, dans presque tous les cas, des commissions royales ont été chargées

d'étudier la question. Il y a plusieurs commissions royales ou commissions d'enquête qui se sont occupées du pilotage. Ainsi, par exemple, j'ai ici le rapport de la Commission royale de 1913 qui a été chargée d'enquêter sur la loi concernant le pilotage. Il y eut aussi, en 1918, une commission royale chargée d'étudier le système de pilotage d'Halifax, en Nouvelle-Écosse, et en 1919, une Commission royale sur les circonscriptions de pilotage de Miramichi, de Sydney, de Louisbourg, d'Halifax, de Saint-Jean, de Montréal et de Québec. Cette même année, une commission royale fit enquête sur les circonscriptions de pilotage de Vancouver, de Victoria, de Nanaimo et de New-Westminster. Une autre commission royale sur le pilotage fit enquête sur le pilotage dans les eaux de la Colombie-Britannique en 1929 et de nouveau en 1942. Puis vint la commission royale, mieux connue sous le nom de Commission Cannon, qui fut nommée pour faire enquête sur la sécurité de la navigation sur le fleuve Saint-Laurent. Enfin, une Commission d'enquête, nommée par le décret C.P. 2978, en date du 10 août 1949, fit une étude du pilotage, surtout dans les circonscriptions de Québec et de Montréal ainsi que dans la circonscription Saint-Laurent-Kingston. Cette commission s'occupa aussi de la circonscription de la Colombie-Britannique. Elle était présidée par M. L. C. Audette, qui est maintenant président de la Commission maritime canadienne. Ses collègues étaient M. A.L.W. MacCallum de la *Shipping Federation*, le capitaine L. C. Parry, M. Léonce Gendron et M.W.A. Gosse, représentants de la circonscription de pilotage de la côte de l'Ouest du Canada.

Le PRÉSIDENT: Maître Langlois, j'imagine que cet argument que vous nous exposez depuis quelques minutes a pour but de démontrer que le Parlement ne devrait rien changer pour le moment à la loi qui régit le pilotage tant qu'une Commission royale n'aura pas fait enquête sur ce sujet. Je ne me permets qu'une simple suggestion. Avez-vous songé que la voie maritime sera inaugurée ce printemps? Pouvons-nous attendre le rapport d'une commission royale? D'autre part, une commission royale ne pourrait-elle faire enquête là-dessus après l'inauguration de la voie maritime?

Il me semble que cet article 346 que nous discutons à l'heure actuelle n'est vraiment qu'une législation facultative. Elle accorde au gouverneur en conseil le pouvoir d'établir des règlements, mais cela ne vous empêche pas de demander qu'une commission royale fasse enquête sur certains problèmes spécifiques du pilotage qui pourraient se présenter. D'un autre côté, n'est-il pas nécessaire d'établir une certaine législation en prévision de l'ouverture de la voie maritime qui sera inaugurée dans une couple de mois?

M^e LANGLOIS: Monsieur le président, voici ce que je puis répondre à vos remarques. Nous croyons sincèrement que la meilleure façon de procéder aurait été de nommer une Commission royale chargée de faire enquête sur le pilotage. En procédant ainsi, nous aurions tout simplement suivi la procédure adoptée dans le passé quand il s'est agi d'apporter des modifications aux lois sur le pilotage. Mais ce matin je veux simplement proposer qu'on étudie sérieusement les modifications projetées avant de les adopter. Je sais que la voie maritime du Saint-Laurent sera bientôt ouverte, mais cette question ne touche qu'à deux articles de la loi.

Je sais que le temps presse, à cause de l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent, mais voilà déjà un quart de siècle que nous parlons de cette voie maritime. À coup sûr, nous avons dû, dans une certaine mesure, prévoir avant ce jour ce qui pourrait arriver. S'il est trop tard pour qu'une Commission royale fasse enquête au sujet des modifications projetées, je me permets très respectueusement de suggérer qu'au moins on les étudie très soigneusement avant de modifier une législation qui a été créée après tant d'études et de discussions.

Le sénateur REID: Puis-je me permettre de demander au témoin si la législation a été modifiée après chaque enquête par une commission royale.

M^e LANGLOIS: Non, pas à la suite de chacune, monsieur le sénateur. Mais je crois qu'une grande partie des modifications qui ont été apportées de temps à autre ont été le résultat du rapport de ces commissions royales et de ces commissions d'enquête.

Monsieur le président, après ces remarques préliminaires, je voudrais revenir au projet de loi, à l'article 9 en particulier. Le but de l'article 346 de la Loi sur la marine marchande du Canada était de créer des exemptions au paiement des droits de pilotage en faveur de certains navires. Voilà le but de cet article sous sa forme actuelle.

Le PRÉSIDENT: C'est exact.

M^e LANGLOIS: On ne peut rien ajouter à ces exemptions, on ne peut les abroger, sauf d'après les dispositions de l'article 347 de cette même Loi sur la marine marchande du Canada. Ces exemptions s'appliquent à des voyages entre certaines parties des provinces mentionnées à l'alinéa e) de l'article 346. Le but de la modification projetée à cet article est d'ajouter à ces exemptions. D'abord, nous ne changeons rien aux exemptions qui sont prévues à l'alinéa (a) pour "les navires appartenant à Sa Majesté." Aucun changement sur ce point. La même chose s'applique à l'alinéa b) pour "les navires d'État, exception faite de ceux dont l'exploitation et la gestion ont été confiées à une agence de Sa Majesté"; puis à l'alinéa (g), pour "les navires qui entrent dans un port pour s'y réfugier," et finalement "les vaisseaux de guerre ..."

Le PRÉSIDENT: Vous parlez de l'alinéa (h).

M^e LANGLOIS: Oui, à l'alinéa h), "les vaisseaux de guerre, et les navires-hôpitaux appartenant à la nation ou aux nations étrangères que peut spécifier l'autorité du pilotage". On ne propose pas de changement pour ces quatre catégories de navires.

Nous en arrivons maintenant au premier changement projeté. Il s'agit de la modification à l'alinéa c). A mon avis, c'est la plus importante de toutes les modifications. L'alinéa c) de la loi actuelle se lit comme il suit:

"les navires de telle description et de telles dimensions, d'au plus deux cent cinquante tonneaux de jauge au registre, que l'autorité de pilotage de la circonscription, avec l'approbation du gouverneur en conseil, décide à l'occasion d'exempter du paiement obligatoire des droits de pilotage dans cette circonscription;"

Cette exemption se limite à 250 tonneaux. Aujourd'hui on demande au Parlement de supprimer cette limite de 250 tonneaux.

Le sénateur PEARSON: L'alinéa f) ne pourvoit-il pas à ce cas. Il dit: "les navires ayant une jauge au registre d'au plus deux cent cinquante tonneaux." N'est-ce pas cela?

M^e LANGLOIS: Mais nous en sommes à l'alinéa c) qui donne le pouvoir au gouverneur en conseil de créer de nouvelles exemptions. Je ne sais si vous saisissez ce que je veux dire. D'après l'alinéa c) par exemple, l'autorité du pilotage peut aussi bien décider demain que le voyage entre Halifax et Montréal en est un pour lequel les navires devraient être exempts des droits de pilotage. Une nouvelle façon de créer des exemptions additionnelles serait ainsi accordée à l'autorité de pilotage.

Le sénateur PEARSON: Est-ce que ce montant de \$4,500 par année qui est payé en droits obligatoires de pilotage est assez important pour que vous vous en préoccupiez à ce point?

M^e LANGLOIS: Je ne parlais que de la circonscription de Québec, lorsque j'ai mentionné ce montant de \$4,500. Mais le montant est important surtout parce qu'il peut être augmenté considérablement grâce aux pouvoirs accordés en vertu de ce nouvel alinéa c). L'exemption peut s'appliquer à toutes sortes de navires, sans qu'il soit tenu compte de leurs dimensions ou de leur description. Elle peut s'appliquer à tout navire employé à n'importe quelle sorte de voyage, selon que le déterminera de temps à autre l'autorité du pilotage. Voilà des pouvoirs très vastes. De fait, cela équivaut à faire disparaître de la loi toutes les autres dispositions qui concernent le paiement des droits de pilotage. L'alinéa projeté permet au gouverneur en conseil d'exempter à peu près tous les navires. Les fonctionnaires du ministère nous ont déclaré l'autre jour que la principale raison de ce changement était le désir du ministère d'être en mesure de rencontrer les exigences de l'heure, de pouvoir à l'avenir donner des exemptions selon la compétence de ceux qui dirigent un navire plutôt que d'établir l'exemption d'après les dimensions et la nature du navire. Je ne dis cela qu'en passant. La note explicative qui accompagne le projet de loi, en ce qui concerne l'article 346, se lit comme il suit:

“Le fait d'exempter les seuls navires britanniques du paiement obligatoire des droits de pilotage constitue une distinction contre les navires des autres pays et représente, dans plusieurs cas, une violation de traités de longue date avec d'autres pays.”

Ce paragraphe des notes explicatives n'a rien à voir aux différences de traitement fondées sur l'immatriculation des navires; il s'applique à tous les navires quels que soient leur pays d'origine ou leur immatriculation.

La seconde raison donnée par les fonctionnaires du ministère est que le gouverneur en conseil a déjà le pouvoir d'abolir le paiement obligatoire des droits de pilotage. Je ne partage pas l'opinion du ministère sur ce point.

Le PRÉSIDENT: De quel article de la loi est-il question, maître Langlois?

M^e LANGLOIS: J'imagine que le sous-ministre s'appuyait sur l'article 326 de la loi lorsqu'il a dit cela l'autre jour. Si je me trompe, je suis prêt à l'admettre.

Le PRÉSIDENT: Oui, l'article 326 dit ce qui suit:

“Le gouverneur en conseil peut, à l'occasion, rendre obligatoire ou facultatif le paiement des droits de pilotage dans les limites d'une circonscription de pilotage créée par lui sous l'autorité de la présente Partie.”

M^e LANGLOIS: Je prétends que cet article ne s'applique pas aux circonscriptions de Québec et de Montréal, car elles n'ont pas été créées par un décret du conseil d'après les dispositions de cette partie de la loi.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Elles ont été créées par les articles 322 et 323.

Le PRÉSIDENT: Je saisis très bien ce que vous voulez dire, monsieur Langlois, mais y a-t-il dans la loi actuelle une disposition qui stipule que les droits de pilotage sont obligatoires dans les circonscriptions de Québec et de Montréal?

M^e LANGLOIS: Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il une autorité qui peut imposer ou révoquer ces droits dans les deux circonscriptions en question? Quelle est votre opinion à ce sujet?

M^e LANGLOIS: Je suis très heureux d'avoir l'occasion de répondre à cette question. Je prétends que le paiement des droits a été rendu obligatoire, dans les circonscriptions de Québec et de Montréal, en vertu des lois qui ont précédé la Loi sur la marine marchande du Canada de 1934; je prétends que ces décrets restent en vigueur en vertu de l'article 19 de la Loi d'interprétation qui se lit comme il suit:

"Sauf indication de l'intention contraire, à moins qu'il ne soit autrement prévu au présent article, l'abrogation d'une loi ou d'une disposition législative ou la révocation d'un règlement

a) ne fait pas revivre une loi, une disposition législative, un règlement ou une chose qui n'est pas en vigueur ou n'existe pas au moment où l'abrogation ou la révocation prend effet;

b) n'atteint pas l'exécution antérieure d'une loi, d'une disposition législative ou d'un règlement ainsi abrogé ou révoqué, ni une chose dûment faite ou subie sous leur régime."

Je me dispenserai de lire le reste, car cet alinéa b) contient l'argument sur lequel j'appuie mon opinion.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous nous dire à quel article de la législation précédente vous vous référiez?

M^e LANGLOIS: Il s'agit, monsieur le président, d'un décret du conseil édicté en vertu de la loi précédente.

Le PRÉSIDENT: Vous prétendez que le paiement obligatoire des droits de pilotage, dans les circonscriptions de Montréal et de Québec, a été décrété par un arrêté ministériel édicté en vertu de la législation précédente?

M. BALDWIN: Je ne conteste nullement la validité du décret du conseil. Je me contenterai de signaler que, au cours de la préparation du bill à l'étude, nous avons remarqué que, pour des raisons qui me sont inconnues, puisque notre étude ne remonte pas aussi loin dans le passé, il y avait, aux termes de la Loi de 1927 sur la marine marchande du Canada, une disposition spécifique qui stipulait que le paiement des droits de pilotage était obligatoire dans ces deux circonscriptions. Ce paragraphe a été omis lors de la révision de la Loi en 1934. Du point de vue légal, et après avoir examiné d'autres statuts, nous en sommes venus à douter fortement de la légalité des dispositions qui imposent le paiement obligatoire, à l'heure actuelle, dans ces deux circonscriptions.

M^e LANGLOIS: J'admets avec M. Baldwin que l'article 718 de la Loi sur la marine marchande du Canada de 1934 a été rescindé par la révision de 1952.

M. BALDWIN: L'article 337 et maintenant l'article 345.

M^e LANGLOIS: De toute façon, l'article 19 de la Loi d'interprétation est toujours applicable et, la loi actuelle ne contenant aucune indication d'intention contraire, les décrets du conseil qui l'ont précédée ne devraient pas avoir force de loi à l'heure actuelle. On aurait dû y pourvoir dans cette loi, mais on ne l'a pas fait. Or, ce n'est que pour les seules circonscriptions créées par un décret du conseil en vertu de cette loi spécifique que l'article 326 limite les pouvoirs du gouverneur en conseil en matière d'exemption ou d'imposition des droits obligatoires de pilotage. Donc, puisque les circonscriptions de Québec et de Montréal n'ont pas été créées par un décret en vertu de cette loi, je prétends que l'article 326 ne s'applique ni à l'une ni à l'autre de ces circonscriptions.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Ne pouvons-nous pas simplifier la question? Nous ne sommes pas tous des avocats ici. Ce que vous dites, en somme, c'est que, d'après l'article 326, le gouverneur en conseil peut imposer le paiement obligatoire des droits de pilotage dans toute circonscription sauf dans celles qui ont été créées par un décret du conseil.

Le PRÉSIDENT: Non, c'est tout à fait le contraire; il faut dire: sauf dans les circonscriptions de Montréal et de Québec.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je vous demande pardon, j'ai dit le contraire de ce que je pensais. Les articles 322 et 323 ont créé, par statut, les circonscriptions de Montréal et de Québec. Par conséquent, l'article 326 ne s'applique pas à ces circonscriptions.

M^e LANGLOIS: C'est exact.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je ne crois pas que M. Baldwin diffère d'opinion là-dessus.

M. BALDWIN: Je ne diffère pas d'opinion, je me contente de rapporter ce qu'une consultation légale nous a révélé.

Le PRÉSIDENT: Il appert, monsieur le sénateur, si je comprends bien ce que dit M. Baldwin, que le paiement obligatoire des droits de pilotage, dans les circonscriptions de Montréal et de Québec, a été établi d'après un décret du conseil en vertu d'un article d'une loi antérieure sur la marine marchande que la révision de 1934 a omis. Il reste donc à décider si ce décret du conseil est encore valide.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Est-ce que les mots "sous l'autorité de la présente Partie" qui se trouvent à la fin de l'article 326 ne signifient rien?

Le PRÉSIDENT: Non. Il s'agit de circonscriptions qui ont été créées par le gouverneur en conseil en vertu de cette Partie, mais le pouvoir d'exemption ne s'applique pas aux circonscriptions qui ont été créées en vertu des articles 322 et 323 de la loi.

Le sénateur MACDONALD: Ne pourrions-nous éclaircir davantage ce point, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Je ne sais trop à quel point l'article 346 de la loi s'applique à ce que nous discutons dans le moment. Apparemment, il existe certains doutes sur la légalité de la perception des droits obligatoires de pilotage dans les circonscriptions de Montréal et de Québec.

Le sénateur MACDONALD: Est-ce que l'on conteste le fait que les circonscriptions de Montréal et de Québec ont été créées par statut...

Le PRÉSIDENT: Non.

Le sénateur MACDONALD: ...et non par le gouverneur en conseil?

Le PRÉSIDENT: Non. Elles ont été créées par statut, par les articles 322 et 323.

Le sénateur MACDONALD: Donc, l'argument se résume à ceci: n'ayant pas été édictées par le gouverneur en conseil, les dispositions relatives au paiement obligatoire des droits de pilotage ne peuvent pas être modifiées par un décret du conseil.

Le PRÉSIDENT: Non, ce n'est pas tout à fait cela. L'argument porte sur le fait que l'article 326 ne donne au gouverneur en conseil le pouvoir d'imposer

le paiement obligatoire des droits de pilotage que dans les circonscriptions créées par un décret du conseil "en vertu de cette Partie". Or, les circonscriptions de pilotage de Québec et de Montréal ont été créées par les articles 322 et 323 de la loi. Par conséquent, l'article 326 ne s'applique pas aux circonscriptions de Québec et de Montréal. Et M. Langlois prétend que l'autorité du pilotage obligatoire, dans ces circonscriptions, a été établie d'après un décret du conseil en vertu d'une loi qui a précédé celle de 1934 et que l'article de cette loi précédente qui a donné lieu à ce décret du conseil n'a pas été incorporé à la révision de 1934. C'est pourquoi on se demande s'il existe aujourd'hui une disposition légale qui autorise la perception des droits obligatoires de pilotage dans les circonscriptions de Montréal et de Québec. Je ne sais toutefois si cette question se rapporte ou non à la discussion qui nous occupe en ce moment.

M^e LANGLOIS: Elle s'y rapporte, monsieur le président; car, si vous poursuivez cet argument plus loin, et même en admettant pour un instant que mon raisonnement est erroné...

Le PRÉSIDENT: Je ne conteste pas la validité de votre argumentation, monsieur Langlois.

M^e LANGLOIS: ... et en supposant que les décrets du conseil qui ont établi le pilotage obligatoire à Québec et à Montréal, en vertu d'une loi précédente, soient abrogés maintenant, il n'en est pas moins vrai que rien dans la loi actuelle ne permet au gouverneur en conseil de rendre obligatoire le paiement de droits de pilotage dans les circonscriptions de Québec et de Montréal.

Le PRÉSIDENT: Parfait. Je suis de votre avis.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Et vous soutenez qu'il n'y a rien dans la loi pour rendre obligatoire le paiement de ces droits.

Le sénateur POWER: Vous avez illégalement perçu ces droits depuis 1932? Il serait temps de restituer!

M^e LANGLOIS: Je soutiens que ces droits ont été perçus légalement, mais qu'on ne peut supprimer cette obligation. Le ministère ne peut déclarer du jour au lendemain que les droits de pilotage dans les circonscriptions de Québec et de Montréal ne sont plus obligatoires, à moins que la loi ne soit modifiée afin de donner ce pouvoir au gouverneur en conseil.

Le PRÉSIDENT: Vous ne nous demandez pas de modifier la loi en ce sens, n'est-ce pas?

M^e LANGLOIS: Non, je ne le demande pas. Nous recommandons au Comité de laisser la loi comme elle est à l'heure actuelle.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Langlois, cela ne peut avoir aucun effet sur les modifications proposées à l'article 346, n'est-ce pas?

M^e LANGLOIS: Non, monsieur le président. J'ai simplement glissé cette remarque dans mes commentaires sur les raisons données par les fonctionnaires du ministère à l'appui des modifications qu'ils proposent à l'alinéa c) de l'article 346. Mais la question est étroitement liée à la modification proposée dans l'article 8 du bill que j'ai discutée brièvement l'autre jour devant le Comité.

Le PRÉSIDENT: Ah oui! Les circonscriptions de Montréal et de Québec.

M^e LANGLOIS: Oui. Car, si on donne au gouverneur en conseil le pouvoir d'abolir les circonscriptions de Québec et de Montréal, il aurait aussi, en vertu de cette loi, le pouvoir de créer de nouvelles circonscriptions par décret du conseil, ce qui nous ramènerait aux dispositions de l'article 326.

Le PRÉSIDENT: Nous avons réservé l'article 8, monsieur Langlois.

M^e LANGLOIS: Je ne donnais cette explication qu'en passant, monsieur le président.

Le sénateur MACDONALD: Si nous ne tenons pas compte de l'article 8, je ne vois pas de quelle façon vous seriez moins favorisés par la modification projetée à l'article 346 que vous ne l'êtes par l'article de la loi actuelle.

M^e LANGLOIS: Oh oui! monsieur le sénateur; car, aux termes de l'article 346, on crée des exemptions.

Le sénateur MACDONALD: Mais non d'après l'alinéa e).

Le PRÉSIDENT: D'après l'alinéa c).

M^e LANGLOIS: D'après l'alinéa c), on crée une nouvelle exemption.

Le PRÉSIDENT: Nous créons la possibilité d'une nouvelle exemption par le gouverneur en conseil.

M^e LANGLOIS: Nous donnons le pouvoir au gouverneur en conseil de changer les exemptions qui existent actuellement.

Le PRÉSIDENT: Et vous craignez que, par l'exercice de ces pouvoirs, le gouverneur en conseil n'agisse au détriment des pilotes d'une ou de plusieurs circonscriptions?

M^e LANGLOIS: Je ne suis pas le seul à le croire, monsieur le président. M. Baldwin a dit l'autre jour que le ministère désire obtenir ce pouvoir afin de donner à l'avenir des exemptions, non d'après les dimensions ou la nature des navires, mais plutôt d'après la compétence de ceux qui dirigent ces navires.

Le PRÉSIDENT: Je ne critique personne. Je cherche simplement à découvrir sur quoi vous fondez votre opinion à l'alinéa c), du bill.

Messieurs les sénateurs, M^e Langlois me dit qu'il a fini son exposé au sujet de l'alinéa c) de l'article 346 du projet de loi. Il lui reste à parler des modifications concernant les navires britanniques et de certaines autres questions. Mais, si vous le lui permettez, il aurait un appel téléphonique important à faire à l'instant. J'ai l'impression que le Comité voudrait poursuivre cette séance et finir l'étude de la question que nous discutons en ce moment. Le Comité serait-il prêt à reprendre la séance à 2 h. cet après-midi, pendant une heure avant la séance du Sénat ou préfère-t-il se réunir ce soir?

Le sénateur PEARSON: J'ai un rendez-vous à 2 h., monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions nous réunir pour une heure, à 2 heures, et ajourner ensuite pour la séance du Sénat. Nous pourrions nous réunir de nouveau ce soir, à 8 heures, par exemple. Qu'en dit le Comité? Préférez-vous une réunion à 2 heures, ce qui nous donnerait une heure de discussion?

Le sénateur ASELTINE: Je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas nous réunir à 2 heures.

Le sénateur HAIG: Je propose que nous nous réunissions à 8 heures, s'il faut encore siéger aujourd'hui.

Le PRÉSIDENT: Si M^e Langlois désire continuer à 8 heures, ce sera parfait. Il nous reste un quart d'heure. Pourrions-nous libérer M^e Langlois, pour l'instant et nous occuper peut-être de ce mémoire que le ministère des Affaires extérieures a préparé pour nous?

Le sénateur MACDONALD: Croyez-vous qu'il soit vraiment nécessaire que nous nous réunissions ce soir? Ne pourrions-nous ajourner à demain matin?

Le PRÉSIDENT: Il y a deux séances de comités demain matin, trois peut-être.

Le sénateur HAIG: Je n'aime guère cela, mais je suis d'avis que nous nous réunissions ce soir.

Le sénateur MACDONALD: S'il est impossible de se réunir demain matin.

Le PRÉSIDENT: Il faudra peut-être songer à se réunir et ce soir et demain matin. Je crois que plus nous nous presserons mieux ce sera. M. Baldwin doit nous présenter certaines données sur le revenu des pilotes et les taux du pilotage entre Montréal et Pointe-au-Père. Nous pourrions peut-être les examiner avant d'ajourner.

M. BALDWIN: Il s'agit simplement de déposer certains renseignements que nous nous étions engagés à obtenir.

Parlons d'abord des taux du pilotage. Notre personnel a compilé deux estimations. La première concerne ce qu'on peut appeler les cargos ordinaires de canal, ceux qui naviguent ordinairement sur la voie maritime jusqu'aux Grands lacs. Ils ont 14 pieds de tirant d'eau et une jauge nette de 1,200 tonneaux. La seconde estimation concerne les navires océaniques qui ont 27 pieds de tirant d'eau et une jauge nette de 4,500 tonneaux. Ceux-là pourront aussi, plus tard, s'engager dans la voie maritime du Saint-Laurent.

Les droits de pilotage exigés des cargos de canal, pour un voyage simple de Pointe-au-Père à Québec, sont de \$98.28. Ils sont de \$172.15 pour les navires océaniques que je viens de décrire. Dans la circonscription Québec-Montréal, les droits sont de \$86.60 pour les cargos de canal et de \$182.25 pour les navires océaniques, plus certains petits suppléments qu'il est inutile de mentionner ici. De Montréal à Kingston, il ne s'agit plus que des cargos de canal, puisque les océaniques ne s'engagent pas encore dans la voie maritime. Le pilotage coûte \$85 à lui seul, alors que le navire paye une redevance de \$165 pour s'engager dans le canal, soit un total de \$250. Le coût global du voyage aller-retour Pointe-au-Père-Kingston, pour un cargo de canal, par exemple, serait de \$889, ou environ 890. Une estimation approximative des taux imposés aux navires océaniques nous donnerait environ \$1,200 et quelques cents. Cela ne concerne que le pilotage et non les taux imposés par les autorités de la voie maritime et autres redevances.

Le sénateur KINLEY: Vous nous avez donné les taux du canal?

M. BALDWIN: Non, je ne parlais que du pilotage dans le secteur de Kingston, entre le fleuve et le canal.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Auriez-vous la bonté de nous donner encore une fois le chiffre global?

M. BALDWIN: \$890 et \$1,210 en chiffres ronds.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): En chiffres ronds?

M. BALDWIN: En chiffres ronds.

Le sénateur POWER: Pourriez-vous nous donner le détail de ces chiffres, en indiquant les taux de Montréal à Pointe-au-Père?

M. BALDWIN: Je l'ai fait, monsieur le sénateur, mais je répéterai ces chiffres, si vous le désirez.

Le sénateur POWER: Vous avez donné le coût d'un voyage aller-retour, \$1,000 ou quelque chose de semblable.

Le PRÉSIDENT: Il a donné les taux pour chaque voyage, à partir de Pointe-au-Père jusqu'à Québec et de Québec à Montréal.

Le sénateur POWER: Trajet simple seulement. Entre Québec et Pointe-au-Père le taux serait de \$190 environ?

M. BALDWIN: De Québec à Pointe-au-Père, le taux serait de \$190 pour un cargo de canal; pour un océanique, 4,500 tonneaux net, il serait de \$350 environ. Les chiffres pour le revenu des pilotes sont généralement les chiffres du revenu brut. Je tiens à faire remarquer que, même si les pratiques diffèrent d'une circonscription à l'autre, nous n'avons que les données de leur revenu brut, dont certaines déductions doivent être faites. Là encore, ces déductions varient d'une circonscription à l'autre. Elles varient aussi sur un autre point, car dans certaines circonscriptions les pilotes ont des dépenses personnelles à payer. Mais il nous est impossible de donner le revenu net, car un pilote peut payer plus dans une circonscription que dans une autre. Je m'excuse donc de ne pouvoir vous donner que le revenu brut, il est impossible de vous donner le revenu net. Le revenu brut est inscrit dans nos dossiers pour l'année financière 1957-1958, ce qui représente, en fait, la saison de 1957 sur le fleuve. Je n'ai pas les chiffres de l'année suivante. La circonscription d'Halifax nous donne un gain moyen brut de \$9,680; celle de Sydney donne une moyenne de \$8,050; Saint-Jean donne \$10,244 en moyenne; Bras d'Or, \$7,999, disons \$8,000; la circonscription de Québec, \$12,209; celle de Montréal, \$9,900; Saint-Laurent-Kingston, \$9,736; Churchill, \$5,440 et la circonscription de la Colombie-Britannique, \$18,133.

Le sénateur ISNOR: Ne s'agit-il pas d'une période de 12 mois dans le cas de la circonscription d'Halifax?

M. BALDWIN: Une période de 12 mois dans tous les ports qui sont ouverts à l'année longue.

Le sénateur ISNOR: Alors qu'à Montréal et à Québec il ne s'agit que d'une période de 7 mois?

M. BALDWIN: C'est cela, à peu près.

Le sénateur KINLEY: Le pilote a droit, n'est-ce pas? à une cabine et à ses repas lorsqu'il est à bord d'un navire.

M. BALDWIN: Oui monsieur.

Le sénateur HAIG: Je propose que nous suspendions la séance pour la reprendre à 8 heures ce soir.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé que la séance soit suspendue jusqu'à 8 heures.

La séance est suspendue jusqu'à 8 heures du soir.

La séance est reprise à 8 heures du soir.

Le PRÉSIDENT: Veuillez bien, messieurs, faire le silence. Le sous-ministre, à la fin de la séance de ce matin, nous a donné certains chiffres sur les revenus des pilotes et il découvre maintenant qu'il s'y est glissé une petite erreur. Il désire la rectifier.

M. BALDWIN: Avec votre permission, monsieur le président, je désire m'excuser et déclarer au Comité que nous avons vérifié ces chiffres encore une fois, après la séance de ce matin, afin d'être sûrs qu'ils sont absolument exacts. Ils l'étaient presque tous, mais je me suis trompé dans deux cas et je voudrais maintenant faire une rectification qui sera consignée au compte rendu.

J'ai déclaré que pour l'année 1957-1958 les gains bruts ont été de \$9,900 dans la circonscription de Montréal, c'est-à-dire de Montréal à Québec. Le chiffre exact est \$10,300. J'ai donné un montant de \$18,133 pour la circonscription de la Colombie-Britannique. Je m'excuse, le chiffre exact est \$16,215.

Le PRÉSIDENT: Quand nous avons suspendu la séance, M. Langlois avait la parole. Le Comité se rappellera qu'il avait fini son exposé au sujet de l'alinéa c) de l'article 346. Il ne lui restait plus qu'à nous parler des modifications qui éliminent, dans plusieurs paragraphes, la mention des navires immatriculés dans une partie quelconque des dominions de Sa Majesté. Permettez-moi de rappeler à M. Langlois et à tous les autres témoins qui se présenteront devant nous ce soir que nous devons nous limiter à l'étude de l'article en question.

Je crois que nous avons assez clairement à l'esprit les points de vue de chacune des parties; il ne nous reste plus qu'à nous occuper de l'étude de cet article.

Voulez-vous continuer, maître Langlois?

M^e LANGLOIS: Monsieur le président, si vous voulez bien me le permettre, j'ajouterai un bref commentaire aux remarques que j'ai faites ce matin lorsque j'ai essayé d'expliquer la situation en ce qui concerne la modification proposée à l'alinéa c).

Lorsque les fonctionnaires du ministère ont donné la seconde raison qui les a amenés à demander la modification à l'alinéa c), ils ont déclaré qu'ils avaient déjà le pouvoir, d'après la loi, d'abolir le paiement obligatoire des droits de pilotage. Ils ont ce pouvoir, mais il est limité par l'article 346, et l'article 346 est lié à l'article 347, qui permet au ministère, ou plutôt à l'autorité du pilotage, de retirer certaines de ces exemptions.

Permettez-moi de vous faire remarquer que, si le ministère a le pouvoir de décider si les droits sont obligatoires ou non dans une circonscription, ce pouvoir est limité par les exemptions énumérées à l'article 346; et, comme je l'ai dit, ces exemptions ne peuvent être changées que par les dispositions de l'article 347, en ce qui concerne l'alinéa e).

Nous en sommes maintenant à l'autre modification proposée à l'alinéa d) en ce qui concerne "les navires employés à des opérations de sauvetage". L'article actuel de la loi limite cette exemption aux navires employés au sauvetage et qui ont été immatriculés dans une partie quelconque des dominions de Sa Majesté. Là encore on veut faire disparaître les différences de traitement fondées sur l'immatriculation des navires. J'arrive maintenant à l'alinéa e) où il s'agit d'éliminer ces différences de traitement pour les navires employés à des voyages:

"(i) ..entre des ports d'une même province ou employés dans un port ou havre quelconque;

(ii) entre une ou plusieurs des provinces d'Ontario, de Québec, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, de l'Île du Prince-Édouard ou de Terre-Neuve, et une ou plusieurs autres d'entre elles, ou entre un port de l'une quelconque desdites provinces et un port dans le détroit d'Hudson ou au delà, ou entre un port de l'une desdites provinces et un port des États-Unis d'Amérique sur le fleuve Saint-Laurent ou sur les Grands lacs."

On veut encore éliminer les différences de traitement fondées sur l'immatriculation des navires.

Nous voici rendus à f) maintenant.

Le sénateur REID: Les sous-alinéas (iii) et (iv) ne vous intéressent pas?

M^e LANGLOIS: Non, ils ne nous intéressent pas. Ces sous-alinéas ont pour objet d'abolir des exemptions et, comme nous ne nous opposons pas à l'abolition de ces exemptions, nous ne nous opposons pas aux sous-alinéas (iii) et (iv).

Nous voici donc à l'alinéa f) qui se lit comme il suit: "les navires ayant une jauge au registre d'au plus deux cent cinquante tonneaux". Cette exemption se limitait d'habitude aux navires d'une partie quelconque du dominion et voilà maintenant que nous faisons disparaître dans ce cas la différence de traitement fondée sur l'immatriculation des navires. Il va sans dire que nous nous opposons à la disparition de cette différence de traitement.

Le PRÉSIDENT: Et que dites-vous du sous-alinéa (i)?

M^e LANGLOIS: C'est encore la même chose, monsieur le président, en ce qui concerne les navires affectés à la pêche. On veut faire disparaître aussi la différence de traitement fondée sur l'immatriculation. Nous en sommes maintenant au paragraphe (2), qui est un nouveau paragraphe ajouté à l'article 346 et qui crée une situation particulière dans le cas des navires qui vont à Terre-Neuve, si la jauge au registre dépasse 250 tonneaux. Dans ce cas, on veut donner à l'autorité du pilotage de la province de Terre-Neuve le droit d'abolir cette imposition des droits.

Nous ne pouvons comprendre pourquoi ce paragraphe (2) ne s'applique pas, au moins, à toutes les provinces Maritimes. Les fonctionnaires du ministère ont donné pour raison que le pilotage à Terre-Neuve se borne surtout à des mouvements portuaires.

Il m'est arrivé à plusieurs occasions, pendant la guerre, alors que j'étais officier dans la Marine royale canadienne, de conduire des navires à Terre-Neuve, dans les ports de Sydney, d'Halifax et de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick); et je vois très peu de différence entre ces quatre ports. À mon avis, si l'on doit considérer le pilotage à Saint-Jean (Terre-Neuve) comme une direction de mouvements portuaires, je crois que le même principe et le même raisonnement devraient s'appliquer au pilotage des circonscriptions de Sydney, d'Halifax ou de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick). Si nous permettons cette exception en ce qui concerne Terre-Neuve, elle devrait l'être aussi pour les autres ports, ou du moins pour ceux des provinces Maritimes. Qu'au moins on l'établisse dans tous les ports où règne la même situation. Les circonscriptions de pilotage de Sydney, d'Halifax et de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) se limitent presque exclusivement aux confins mêmes du port.

Prenons, comme exemple, la circonscription de pilotage d'Halifax. En se rendant à Halifax, on arrive à l'île George, à l'entrée du port, et de l'île George la circulation prend immédiatement une allure de mouvement portuaire, comme la chose se produit à l'entrée du port de Saint-Jean (Terre-Neuve). À Saint-Jean (Nouveau-Brunswick), le pilote monte à bord à l'île Partridge et une fois cette île dépassée on entre dans les limites du port de Saint-Jean et le pilotage n'est plus qu'une direction de mouvements portuaires.

Le sénateur MACDONALD: A-t-on donné la raison de ce choix du port de Terre-Neuve à l'exclusion des autres ports?

M^e LANGLOIS: Monsieur le sénateur, je ne voudrais pas attribuer à M. Baldwin des paroles qu'il n'a pas prononcées, mais il a abordé le sujet et il a expliqué l'attitude du ministère. J'ai cru comprendre qu'il donnait comme

raison principale que le pilotage à Saint-Jean était surtout une direction de mouvements portuaires. M. Baldwin peut me corriger, s'il le désire.

M. BALDWIN: Ce n'est pas là l'explication.

Le PRÉSIDENT: Il serait préférable que M. Baldwin nous donne cette explication.

M. BALDWIN: Nous avons proposé ce paragraphe en raison de la situation particulière du port de Saint-Jean, qui est, à notre avis, à cause de la circulation intense qui y règne, une situation qui diffère de celle de tout autre port, y compris les ports des provinces Maritimes. Il circule à Saint-Jean une grande quantité de navires de pêche étrangers. Un grand nombre de ces navires de pêche étrangers entrent dans ce port, qui est situé à proximité des régions de pêche, et ils s'y approvisionnent.

Le PRÉSIDENT: La flotte des pêcheurs du Portugal fait-elle partie de ces navires étrangers?

M. BALDWIN: Oui, monsieur; et, à cause de la nature de l'entente que nous avons avec le Portugal, nous sommes d'avis que cette flotte particulière devrait continuer à payer les droits obligatoires de pilotage, à moins qu'elle ne soit exemptée spécifiquement.

Le sénateur MACDONALD: Cette situation n'existe pas dans les autres ports?

M. BALDWIN: Non, les navires de pêche étrangers y entrent moins fréquemment, alors qu'à Saint-Jean ils entrent en grand nombre et continuellement.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Y a-t-il beaucoup de ces navires étrangers qui ont une jauge dépassant 250 tonneaux?

M. BALDWIN: Beaucoup, en effet.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Une grande proportion?

M. BALDWIN: Oui.

Le sénateur MONETTE: Et pour quelle raison les droits de pilotage doivent-ils être payés à cet endroit? Est-ce parce que c'est un port?

M. BALDWIN: Excusez-moi, je ne vous ai pas très bien compris.

Le sénateur MONETTE: Pourquoi les droits de pilotage sont-ils payés dans le port de Terre-Neuve?

M. BALDWIN: Parce que, monsieur le sénateur, nous sommes d'avis que ces navires doivent être conduits dans le port par un pilote.

Le sénateur MONETTE: Est-ce vraiment indispensable?

M. BALDWIN: Oui.

Le sénateur MONETTE: Encore plus que dans les ports où on exige des pilotes?

M. BALDWIN: Vous voulez parler des ports où entrent les navires affectés à la pêche?

Le sénateur MONETTE: Oui.

M. BALDWIN: Les navires de pêche entrent moins souvent dans les autres ports et de toute façon nous pourrions, dans le cas des navires de pêche, retirer l'exemption prévue par le paragraphe précédent.

Le sénateur MONETTE: Voici ce que j'ai compris. On a dit l'autre jour que, à cause des changements continuels qui se produisent sur le Saint-Laurent, le pilotage y est nécessaire. Est-ce exact?

M. BALDWIN: Sur le Saint-Laurent?

Le sénateur MONETTE: Oui, entre Rivière-du-Loup et Pointe-au-Père et jusqu'à Montréal. Le pilotage y est-il nécessaire? Les pilotes y sont-ils indispensables?

M. BALDWIN: Entre Pointe-au-Père et Québec?

Le sénateur MONETTE: Oui.

M. BALDWIN: Dans la majeure partie des cas, mais pas dans tous les cas.

Le sénateur MONETTE: Ils ne sont pas nécessaires dans tous les cas, mais il le sont dans la majeure partie des cas.

M. BALDWIN: Oui.

Le sénateur MONETTE: Et pour quelle raison l'exemption ne s'applique-t-elle pas dans ces régions comme elle s'applique, d'après le paragraphe (2), au port de Saint-Jean?

M. BALDWIN: En général, les bateaux étrangers affectés à la pêche ne s'aventurent pas dans cette région.

Le sénateur MONETTE: S'agit-il des navires affectés à la pêche?

M. BALDWIN: Le paragraphe mentionné par M^e Langlois s'applique spécifiquement aux navires affectés à la pêche.

Le sénateur MACDONALD: Mais ce paragraphe n'exige pas d'un navire affecté à la pêche qu'il prenne un pilote à son bord, n'est-ce pas?

M. BALDWIN: Non, il est tenu de payer les droits obligatoires de pilotage.

Le sénateur KINLEY: Et quelle est la proportion des vaisseaux portugais qui prennent un pilote à bord, au regard des vaisseaux qui payent les droits?

M. BALDWIN: Ils prennent tous un pilote à bord.

Le sénateur KINLEY: Je me demande comment ils peuvent tous prendre un pilote à bord; ils arrivent tous en même temps.

M. BALDWIN: L'opération ne dure pas très longtemps.

Le sénateur KINLEY: Ce doit être très long, cette entrée des navires un par un dans le port?

Le PRÉSIDENT: Ils n'arrivent pas tous ensemble.

Le sénateur KINLEY: Il en arrive au moins 150 par semaine. Ils quittent tous le Portugal le même jour.

Le sénateur MONETTE: Et pour quelle raison les pilotes sont-ils plus nécessaires à bord des navires affectés à la pêche qu'à bord des océaniques qui remontent le Saint-Laurent?

M. BALDWIN: Je ne sais si je puis répondre directement à cette question. De l'avis du ministère, les normes des exigences sont établies d'après la compétence des navigateurs et leur expérience dans ces eaux.

Le PRÉSIDENT: M^e Langlois pourrait peut-être continuer maintenant.

M^e LANGLOIS: Monsieur le président, je m'excuse si j'ai mal interprété la remarque de M. Baldwin. Je croyais qu'il donnait plus d'importance aux mouvements portuaires qu'à l'intensité de la circulation. Tout de même, il n'en est pas moins vrai que certains des chalutiers de pêche se servent du port d'Halifax et du port de Sydney et que personne ne peut prédire ce que

l'avenir réserve. J'imagine que nous n'allons pas modifier la Loi sur la marine marchande tous les ans, et je ne vois pas pour quelle raison nous n'accorderions pas les mêmes pouvoirs aux autorités de pilotage d'Halifax, de Sydney et de Saint-Jean que ceux que nous accordons ici à l'autorité de pilotage de Terre-Neuve. Il appartiendra aux autorités de pilotage des autres ports d'user de leurs pouvoirs, si elles le jugent nécessaire, étant donné qu'elles sont au courant des conditions de la navigation et de ses exigences dans leurs ports respectifs. Je suis d'avis que nous devrions leur laisser autant de latitude que nous en laissons à l'autorité de pilotage de Terre-Neuve.

J'en arrive maintenant à ce que j'ai déclaré auparavant au sujet du contenu des notes explicatives du bill.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il serait préférable, monsieur Langlois, que vous vous en teniez au bill au lieu de discuter les notes explicatives.

M^e LANGLOIS: J'y viens. Je désire simplement rappeler ce que j'ai déjà déclaré au sujet du contenu des notes explicatives, à savoir qu'elles nous révèlent la raison principale qui a motivé la modification projetée, et que la loi, dans sa forme actuelle, comme je l'ai déjà dit, se trouve à violer des traités de longue date que nous avons conclus avec d'autres pays.

M. Kingstone de la division juridique du ministère des Affaires extérieures a soulevé cette question, quand il a témoigné devant le Comité le 12 février. Si vous me le permettez, j'aimerais à vous citer quelques paragraphes qui sont tirés des observations que M. Kingstone a faites à ce sujet. D'après le compte rendu des débats du Comité, à la page 112, M. Kingstone a déclaré ce qui suit le 12 février:

Monsieur le président, nous allons discuter aujourd'hui les engagements que le Canada a pris par traité en regard du nouvel article 346 de la Loi sur la marine marchande du Canada. À notre avis, le nouvel article projeté rendrait cette loi conforme aux engagements de nos traités.

Et il poursuit:

Une analyse de nos traités de navigation démontre que le Canada s'est engagé à permettre aux navires d'un grand nombre de pays de naviguer aussi librement que la marine canadienne dans les eaux canadiennes, sauf en ce qui concerne le cabotage.

Le Canada a conclu quelque 22 traités avec 16 pays, à l'exclusion des pays du Commonwealth. Je crois que je n'ai rien à ajouter à cet exposé préliminaire.

À la page 116, M. Kingstone déclare:

Par certains traités de navigation nous nous sommes engagés à accorder un privilège "national" aux navires qui entrent dans les ports canadiens et qui en sortent et qui naviguent dans les eaux canadiennes.

Si nous laissons l'article 346 comme il existe à l'heure actuelle, il y a danger qu'on nous accuse de "discrimination" contre les navires de certains pays envers lesquels nous avons contracté des obligations par traité.

Et, à la page 121, et c'est ma dernière citation, M. Kingstone ajoute:

Comme l'a fait remarquer le sous-ministre, nos traités de navigation portent sur les mouvements de la marine marchande.

Il est donc nécessaire, à mon avis, monsieur le président, de faire l'examen de ces traités afin de déterminer de quelle manière et dans quelle mesure ils sont violés par les exemptions actuelles que porte l'article 346. Dès lors, à mon avis, toute cette question se ramène à faire l'interprétation des obligations que nous avons contractées par traité.

Comme je l'ai mentionné, il y a un instant, il convient de remarquer que, dans sa déclaration, M. Kingstone affirme qu'il y a danger qu'on nous accuse de violation des obligations que nous avons contractées par traité. Je suppose que cela signifie que les pays signataires de ces traités ne nous ont pas demandé d'agir comme nous le faisons. En d'autres termes, on ne nous a pas signalé que nous agissions en violation des obligations que nous avons contractées par traité et je suppose alors que nous agissons "de proprio motu", c'est-à-dire, de notre propre initiative.

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous avez raison, en effet.

M^e LANGLOIS: Dans ces conditions, vous me permettez de vous faire observer que, étant donné que certains de ces traités sont en vigueur depuis quelque 25 ou 30 ans, nous aurions dû au moins attendre que l'un des autres pays signataires nous fit savoir que nous nous rendions coupables d'une violation aux obligations que nous avons contractées par traité.

Le sénateur FARRIS: Pourquoi est-ce que vous dites cela?

M^e LANGLOIS: Si je dis cela, monsieur, c'est qu'il semble admis qu'on n'a pas demandé au Canada d'apporter cette modification. Vous me permettez d'exprimer mon opinion personnelle. Je ne crois pas qu'il y ait obligation pour nous d'apporter cette modification et c'est précisément à cela que se rattache la deuxième partie de mon raisonnement au sujet des obligations que nous avons contractées par traité. Je ne crois pas qu'on nous ait demandé formellement d'apporter cette modification.

Le PRÉSIDENT: J'admets qu'on ne nous a pas adressé de demande à ce sujet. Veuillez continuer à partir de là, monsieur Langlois.

M^e LANGLOIS: Il convient de noter, monsieur le président, que ces traités de navigation concernent la liberté de la navigation. Il reste donc à établir si l'imposition de paiements obligatoires de droits de pilotage doit être interprétée comme une restriction de la liberté de la navigation. On ne doit pas oublier, à cet égard, que le paiement des droits n'a pas été rendu obligatoire à la seule fin de recueillir de l'argent, mais que ces droits ont été imposés tout d'abord en vue d'assurer la sécurité des navires qui circulent dans nos eaux et en vue de la préservation des installations portuaires dans lesquelles les contribuables canadiens ont placé plusieurs centaines de millions de dollars.

M. Kingstone nous fournit un exemple d'un de ces traités à la page 121 du compte rendu du Comité. Il nous cite les dispositions que renferme le traité conclu entre le Canada et l'URSS le 29 février 1956. Vous voudrez bien me permettre, monsieur le président, de vous lire cette clause que M. Kingstone a citée. Elle se lit comme suit:

Les navires marchands de chacune des Parties contractantes et les cargaisons de ces navires, en arrivant dans les ports de mer de l'autre Partie contractante et en quittant ces ports et pendant le temps qu'ils y resteront, jouiront du traitement accordé à la nation la plus favorisée.

Le sénateur REID: En quelle année ce traité a-t-il été signé?

M^e LANGLOIS: Si je ne me trompe, monsieur le sénateur, il a été signé au

mois de février 1956. Je crois savoir que le traité doit expirer en deçà d'un mois. À mon avis, monsieur le président, cette clause générale que porte le traité que nous avons conclu avec l'URSS n'a rien à voir avec le paiement obligatoire des droits de pilotage. Il y est mentionné clairement que le traitement accordé par le Canada à la nation la plus favorisée ne s'applique que depuis le moment où un navire arrive à l'un de nos ports de mer et jusqu'au moment où ce même navire laisse le port. Je ne crois pas qu'on puisse donner comme interprétation à cette clause que nous sommes tenus d'exempter les navires battant pavillon soviétique du paiement des droits obligatoires de pilotage, lorsque ces navires font le trajet, par exemple, de Pointe-au-Père à Québec ou de Québec à Montréal, quand on sait que le parcours de Trois-Rivières à Québec et à Pointe-au-Père a une longueur de 158 milles marins et que le parcours à partir de Montréal a une longueur d'à peu près 139 milles marins.

Il convient aussi de remarquer, monsieur le président, que ces traités ne concernent que la liberté de circulation des navires. À ma connaissance, on va plus loin que cela dans d'autres traités concernant la navigation. Il s'agit maintenant pour nous de décider si nous devrions adopter une modification qui se trouverait à exempter du paiement des droits de pilotage les navires de tous les pays, y compris les navires immatriculés en URSS, quand nous savons que notre traité avec ce pays doit exprimer en deçà d'un mois. Permettez-moi de vous rappeler qu'il s'agit ici d'exemptions obligatoires et qu'elles ne pourraient être suspendues par le gouverneur en conseil. Ainsi, par exemple, si un navire soviétique venait au Canada dans deux mois, c'est-à-dire, alors que notre traité avec l'URSS aura pris fin, et si le capitaine de ce navire refusait de verser des droits de pilotage, pensez-vous que nous pourrions l'obliger à verser de tels droits, si la loi stipule que ce navire devrait en être exempté?

On a parlé l'autre jour, et j'essaierai, monsieur le président, d'être aussi bref que possible à ce sujet, de l'accord connu sous le nom de Convention relative à la marine marchande de la Communauté britannique, qui a été signé à Londres le 10 décembre 1931. Aux termes de cet accord, les pays du Commonwealth ont convenu d'accorder le même statut à tous les navires des pays signataires et chacune des parties a accepté d'admettre dans ses ports sur un même pied tous les navires immatriculés dans le Commonwealth britannique. Cet accord porte aussi que les règlements concernant les navires au long cours, qui sont en vigueur dans un des pays du Commonwealth, ne doivent en aucun temps accorder une plus grande préférence aux navires immatriculés dans ce pays ou aux navires d'un pays étranger que le traitement accordé aux navires qui sont immatriculés dans n'importe lequel des pays du Commonwealth. Toutefois, en vertu de l'article 2 de la Partie IV de l'accord, on réserve à chacun des pays signataires du Commonwealth le droit, premièrement, d'établir ses propres règlements sur le cabotage dans ses eaux territoriales; deuxièmement, d'imposer des droits de douane sur les navires qui sont construits en dehors des pays du Commonwealth; et, troisièmement, d'accorder de l'aide financière aux navires immatriculés chez lui et de réglementer ses pêcheries maritimes.

Il est vrai que cet accord va beaucoup plus loin que n'importe lequel des traités qu'on a mentionnés au cours du présent débat. Mais je suis d'avis, (et je devrais peut-être ajouter que nous ne désapprouvons aucunement le traitement de faveur accordé aux navires britanniques, mais que je me sers uniquement de cette comparaison à titre d'exemple), que le Canada n'était nullement tenu en vertu de cet accord d'établir les exemptions contenues à l'article 346 au sujet des navires immatriculés dans n'importe lequel des pays du Commonwealth. Je dois aussi ajouter que cette opinion a été exprimée tout d'abord

par l'écrivain britannique qui fait autorité au Royaume-Uni en matière de droit constitutionnel. On lui doit plusieurs ouvrages sur les traités qui ont été conclus par les dominions britanniques et sur les traités qui ont été conclus par le Royaume-Uni. Je veux parler, messieurs, du professeur Berridale Keith, qui a écrit ce qui suit dans le *Journal of Comparative Legislation* au sujet de la Convention de 1931 relative à la marine marchande de la Communauté britannique:

En réalité, cet accord a été rédigé intentionnellement d'une manière si vague qu'il laisse aux Parlements des dominions britanniques une bonne mesure d'initiative en ce qui concerne l'application dans le cas des navires britanniques ou des navires des dominions, d'un traitement de plus grande préférence ou d'un traitement différent de celui que les gouvernements ou les Parlements des dominions ont pu juger nécessaire d'adopter.

Toujours au sujet de la Convention de 1931, il poursuit en ces termes:

Même si l'on donnait force de loi à cet accord, il laisserait la même mesure d'initiative. En attendant il n'a qu'une valeur administrative et seule l'expérience montrera quel effet il pourra avoir sur les décisions du Parlement.

Cette opinion a reçu l'appui de M. Maurice Ollivier qui, à la page 141 de son livre intitulé "*Problems of Canadian Sovereignty*", déclare:

On n'a qu'à lire le compte rendu des débats de la Chambre des communes du Parlement de Westminster, où il est rapporté que MM. W. Stewart et C. Williams ont prétendu que l'accord en question est loin de garantir l'uniformité de traitement qu'on avait espérée.

Je crois que, à l'exception peut-être de quelques traités qui vont un peu plus loin en ce qui concerne le cabotage, le Canada n'était pas dans l'obligation de faire disparaître ces différences de traitement fondées sur l'immatriculation des navires, comme on se propose de le faire au moyen de la présente modification à l'article 346. J'estime en outre, monsieur le président, que, si l'on adopte cette modification, les navires immatriculés à l'étranger jouiront d'un traitement plus favorable encore que celui qui est accordé aux navires battant pavillon canadien, pour ce qui est de la navigation dans les eaux canadiennes et le commerce du cabotage, car, vous n'êtes pas sans le savoir, en vertu des règlements qui ont été adoptés, et je cite la circonscription de Québec à titre d'exemple, un navire exploité par des Canadiens qui a une jauge nette de plus de 2,000 tonneaux et qui va et vient d'un port à l'autre dans sa propre province ou qui va et vient d'un port à l'autre du Québec, de l'Ontario ou des provinces Maritimes, est sujet aux droits de pilotage, tandis qu'il y a des navires qui font des voyages au long cours qui n'ont pas à payer de droits de pilotage ou qui sont exemptés du paiement de ces droits. Nous allons beaucoup plus loin encore que le traitement accordé à la nation la plus favorisée. Nous accordons un traitement de préférence aux navires qui sont exploités par des étrangers.

J'aimerais maintenant à faire remarquer, monsieur le président... j'ai presque terminé. Je regrette d'avoir accaparé votre attention aussi longtemps.

Le PRÉSIDENT: Nous ne voulons entraver d'aucune manière la présentation de votre exposé.

M^e LANGLOIS: J'aimerais à faire une dernière remarque au sujet de l'élimination des différences de traitement fondées sur l'immatriculation des navires. En vertu du nouveau paragraphe 2) de l'article 346, c'est-à-dire

l'article que nous nous trouvons à modifier au moyen du bill à l'étude, nous demandons au Parlement de violer, dans une certaine mesure, les obligations que nous avons contractées par traité. Quand nous demandons au Parlement de décréter que les navires de pêche d'une jauge de plus de 250 tonneaux qui font usage des installations portuaires de Terre-Neuve devront verser des droits de pilotage, à moins qu'ils n'en soient exemptés par l'autorité locale de pilotage, nous nous trouvons à violer dans une certaine mesure le principe dont nous nous faisons en quelque sorte les défenseurs.

Le PRÉSIDENT: Je ne partage pas votre opinion, monsieur Langlois. On ne fait pas de "discrimination" au paragraphe 2).

M. LANGLOIS: Le paragraphe 2) porte que les navires ayant une jauge de plus de 250 tonneaux et qui naviguent dans les eaux de Terre-Neuve seront tenus de verser des droits de pilotage. Cela veut dire: ils devront payer des droits de pilotage s'ils n'en sont pas exemptés par l'autorité de pilotage. Mais, si l'autorité de pilotage ne leur accorde pas cette exemption, nous nous trouvons alors à violer les obligations que nous avons contractées ou que nous pourrions contracter par traité relativement à la liberté pour ces navires de faire usage de nos installations portuaires, si nous acceptons l'opinion qui a été émise à ce sujet par le ministère des Affaires extérieures.

Le PRÉSIDENT: Je ne puis partager votre opinion.

Le sénateur MACDONALD: Les dispositions de ce paragraphe s'appliquent aussi aux navires canadiens, n'est-ce pas?

Le sénateur GOUIN: Nous ne faisons pas de "discrimination".

M^e LANGLOIS: Je concède que nous ne faisons pas de "discrimination", mais nous nous trouvons à donner à l'autorité de pilotage de Terre-Neuve le pouvoir d'en faire. À supposer que l'autorité de pilotage de Terre-Neuve déclare qu'elle laissera passer les navires canadiens sans qu'ils aient à verser des droits de pilotage, mais qu'elle n'accorde pas le même traitement aux navires en provenance du Portugal ou de la France, il y aurait alors de la "discrimination" ou je me trompe fort. Je ne dis pas que cela se produit actuellement, mais il reste que nous donnons à l'autorité de pilotage le pouvoir de faire de la "discrimination". En éliminant l'exemption, on se trouve à accorder un traitement différent aux navires immatriculés au Canada et aux navires qui battent pavillon étranger.

Le PRÉSIDENT: Je suppose que l'autorité de pilotage, qui tient ses pouvoirs du gouverneur en conseil, s'en remettrait à la Division juridique du ministère des Affaires extérieures pour savoir si, en agissant de telle ou telle façon, elle viole un traité conclu par le Canada et elle se garderait sûrement de faire de la "discrimination" si on lui disait qu'elle se rendrait ainsi coupable d'une violation d'un traité.

Le sénateur FARRIS: Est-ce que, en vertu du droit d'exemption, l'autorité de pilotage peut à son gré exempter certains navires et ne pas exempter certains autres?

Le PRÉSIDENT: C'est-à-dire faire un choix à l'aveuglette?

Le sénateur FARRIS: Je ne crois pas qu'elle ait ce droit.

Le PRÉSIDENT: Je ne le crois pas non plus.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Ce que vous voulez faire ressortir, monsieur Langlois, c'est que les autorités de pilotage pourraient accorder des exemptions en violation d'un traité et, de ce fait, exercer de la "discrimination", n'est-ce pas?

M. LANGLOIS: C'est exact, monsieur. Nous leur donnons virtuellement le pouvoir d'agir ainsi.

Le sénateur FARRIS: M. Langlois prétend, monsieur le sénateur Connolly, que l'autorité de pilotage peut exempter certains navires du paiement des droits de pilotage et n'en pas exempter certains autres, mais je crois plutôt que la modification projetée lui donnerait seulement le pouvoir d'exempter les navires d'une certaine catégorie.

Le PRÉSIDENT: En vertu de la modification projetée, l'autorité de pilotage pourrait accorder une exemption à certains navires, mais non en se fondant sur l'immatriculation des navires. L'autorité de pilotage n'obligerait pas, par exemple, un navire portugais à verser des droits de pilotage tandis qu'elle exempterait en même temps un navire espagnol.

M^e LANGLOIS: Vous me pardonnerez, mais je ne suis pas d'accord avec vous. Le bill porte bien que les navires ayant une jauge de 250 tonneaux seront exemptés du paiement des droits de pilotage, à moins que l'autorité de pilotage de la circonscription ne l'ordonne autrement. Qu'est-ce qui empêcherait l'autorité de pilotage d'exempter les navires qui battent le pavillon d'un certain pays du paiement des droits de pilotage et d'obliger les navires d'un autre pays à verser ces droits?

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je suppose, comme le président l'a mentionné, que, dans un cas comme celui-là, l'autorité de pilotage tiendrait compte des traités qui ont été signés par le Canada et qu'elle s'en tiendrait à l'avis de ses conseillers juridiques.

M^e LANGLOIS: Je n'en doute pas et j'allais justement dire qu'il y a aussi l'autorité supérieure du gouverneur en conseil. Mais, en dépit de cela, si l'on se fonde sur la modification proposée sous sa forme actuelle, j'estime qu'il pourrait y avoir de la "discrimination". Mais je ne veux pas insister là-dessus.

Le PRÉSIDENT: Je pense que nous avons saisi votre point de vue.

Le sénateur REID: Prétendez-vous que les traités actuellement en vigueur auraient priorité sur le présent bill?

M^e LANGLOIS: Non, monsieur. Les traités n'ont pas priorité sur la loi canadienne. C'est pour cette raison que le Parlement est appelé aujourd'hui à modifier la loi pour la rendre conforme aux traités qui ont été conclus par le Canada. Partagez-vous mon opinion, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Oui, monsieur Langlois.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): J'aimerais à poser une question à M. Baldwin en rapport avec ce que M. Langlois vient de nous dire. À supposer que, en vertu de l'alinéa (1) c) de l'article 346, on exempte du paiement des droits de pilotage les navires américains qui font du cabotage ou qui font des voyages au long cours (et je suppose que les États-Unis ont droit de bénéficier du traitement accordé à la nation la plus favorisée), vous croiriez-vous alors dans l'obligation, à cause des traités que le Canada a conclus, d'accorder la même exemption aux navires des pays qui pourraient avoir droit aussi au traitement accordé à la nation la plus favorisée?

M. BALDWIN: Non, monsieur le sénateur; car, comme j'ai essayé de le faire voir auparavant, nous estimons que nous ne pouvons nous fonder, dans le cas des exemptions, que sur la compétence, et, si l'on se fonde sur la compétence comme critère, je ne pense pas alors qu'on puisse dire que les différences d'immatriculation entrent en ligne de compte. Les seuls facteurs qui entrent en jeu sont la compétence et l'expérience.

Le PRÉSIDENT: Mais ne pensez-vous pas que l'alinéa c) dissipe toute idée de "discrimination" à l'égard des navires canadiens? Cet alinéa ne fait mention que des navires de telle description et de telles dimensions et employés à tels voyages.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je le sais parfaitement, mais M. Langlois a fait des observations très valables en parlant des traités en vertu desquels nous accordons à des pays étrangers le traitement de la nation la plus favorisée. Il nous semble, à monsieur le sénateur Power et à moi-même, que le raisonnement de M. Langlois se résume à ceci: si un pays étranger se voit accorder le traitement de la nation la plus favorisée en vertu d'un traité et se trouve par le fait même exempté des droits de pilotage, ne doit-il pas s'ensuire que la même exemption devrait être accordée aux navires des pays qui, en vertu d'un traité avec le Canada, jouissent du traitement accordé à la nation la plus favorisée?

M. BALDWIN: Comme j'ai déjà essayé de le démontrer, je suis d'avis qu'on ne peut que donner une réponse négative à cette question. Il ne sera pas question de l'immatriculation des navires et de la préférence accordée par traité à la nation la plus favorisée lorsqu'il s'agira d'accorder des exemptions. Pour accorder des exemptions, nous nous fonderons uniquement sur le degré de compétence et d'expérience des capitaines de navire.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que cela répond à votre question, monsieur le sénateur?

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Oui. En d'autres termes, les exemptions seront accordées d'après le navire, n'est-ce pas?

M. BALDWIN: D'après le capitaine du navire, si vous voulez. Nous ne tiendrons compte que de la compétence du capitaine.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Elles seront accordées au capitaine dans chaque cas.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous terminé, monsieur Langlois.

M^e LANGLOIS: Pas tout à fait, monsieur le président.

Si vous me le permettez, j'aimerais maintenant à dire quelques mots au sujet de la circonscription que je représente ici ce soir.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que vous discutez l'article 8 en ce moment?

M^e LANGLOIS: Non. Je voudrais seulement, en terminant, ajouter quelques mots au sujet de la circonscription que je représente ici, la circonscription de pilotage de la côte du Pacifique. Les pilotes de cette circonscription très importante doivent faire le service dans des eaux qui présentent de grands obstacles et de grands dangers pour la navigation. Le district de pilotage de la côte du Pacifique s'étend sur presque toute la longueur de la côte et mes mandants de la côte du Pacifique sont catégoriquement opposés à toute modification à l'article 346 de la Loi. La même chose s'applique aux circonscriptions de pilotage de la côte de l'Atlantique que je viens de mentionner, soit les circonscriptions de pilotage de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick), d'Halifax (Nouvelle-Écosse), de Sydney (Nouvelle-Écosse), et de Saint-Jean (Terre-Neuve). La circonscription de pilotage de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) présente aussi de grands dangers pour la navigation. Il suffit de signaler qu'on trouve les marées les plus fortes au Canada dans le port de Saint-Jean (Terre-Neuve) et qu'elles s'accompagnent aussi des courants les plus violents et les plus forts qu'on puisse trouver au pays. Qui n'a pas aussi entendu parler du brouillard qui règne perpétuellement dans la baie de Fundy et qui constitue un autre grand danger pour les navires qui entrent au port ou qui en sortent?

Le port d'Halifax offre lui aussi des difficultés pour la navigation et il y est nécessaire d'avoir recours aux services d'un pilote expérimenté. En outre, il y a à Halifax, je ne dirai pas un brouillard perpétuel, mais un brouillard saisonnier. Les mêmes observations s'appliquent aussi aux ports de Sydney et de Saint-Jean (Terre-Neuve).

Je vous ai dit tout à l'heure que j'ai souvent été obligé d'entrer dans l'un de ces ports, quand j'étais officier de marine pendant la guerre et que nous avons dû quelquefois nous passer de pilote. Je peux vous assurer que, très souvent, j'aurais aimé à m'en remettre à un pilote pour mener le navire au port.

Pour terminer, j'aimerais à dire, monsieur le président, que les personnes que je représente ici, c'est-à-dire les personnes des circonscriptions de pilotage de la côte du Pacifique et de la côte de l'Atlantique, demandent au Comité de ne rien changer à la loi actuelle afin d'assurer tout d'abord la sécurité de nos navires et la sauvegarde de nos installations portuaires. Ces installations ont coûté des millions de dollars. Nous devons aussi veiller au bien-être de nos pilotes qui ont servi leur pays de leur mieux, non seulement dans les circonscriptions de pilotage de la côte du Pacifique et la côte de l'Atlantique en temps de paix, mais aussi, pour la majorité d'entre eux, à titre de combattants au cours de la dernière guerre mondiale. Ces hommes ont assuré la sécurité de la navigation dans nos eaux territoriales et j'estime qu'ils ont contribué au bon renom dont jouit le Canada dans le domaine de la navigation. Je pense que nous avons des obligations envers ces personnes qui se sont dévouées pour le Canada.

J'aimerais à ajouter encore un dernier mot. Je sais que, dans certains milieux, on a recours dans une certaine mesure aux nouveaux procédés qui aident à la navigation. Je veux parler des dispositifs électroniques qui aident à la navigation, comme le radar, le dispositif L.R.N. (Long Range Navigation) pour la navigation à longue distance et le dispositif Decca. Nous vivons actuellement à l'ère des appareils électroniques. Tous ces appareils scientifiques ultra-modernes apportent une aide précieuse à la navigation. Je suis d'avis, toutefois, qu'il n'y a pas lieu encore de remplacer l'homme par des appareils mécaniques.

Je vais vous donner un exemple de ce qui peut se produire, quand on s'en remet à des dispositifs de ce genre. Un de mes amis me disait l'autre jour qu'il avait remonté le fleuve Saint-Laurent l'an dernier à bord d'un de ces navires très modernes munis de tous ces appareils électroniques: radar, un dispositif L.R.N. pour la navigation à longue distance et un dispositif Decca. Un soir, plus précisément vers deux heures du matin, par une nuit sombre et pluvieuse, il se trouvait dans un chenal étroit. Soudain l'électricité fit défaut sur le navire sans raison apparente. Le radar devenait alors inutile de même que le dispositif Decca et le sondeur par le son. Sans électricité à bord, ces appareils ne pouvaient plus fonctionner. C'est alors qu'on doit faire preuve d'ingéniosité. Une main experte, celle d'un pilote qui est spécialisé dans ce genre de travail, pouvait, et très vite, parer au désastre. Ce navire en croisait beaucoup d'autres, comme c'est souvent le cas à cause de la densité de la circulation sur le Saint-Laurent. Si le navire s'était posé en travers du chenal, de graves collisions auraient pu provoquer des échouages.

En parlant de la circulation, je tiens à dire que, dans les circonscriptions de Québec ou de Montréal, il ne s'agit pas seulement de quelques centaines de navires. Le nombre de navires qui sont passés l'an dernier entre Québec et Pointe-au-Père s'est élevé à 6,100 environ au cours de la saison de la navigation. Le nombre de voyages en une saison, dans la circonscription de

Montréal, a atteint 6,800. Nous voyons s'agrandir à notre époque les dimensions des navires. Nous avons maintenant des cargos de 20,000 et de 25,000 tonneaux. Nous avons affaire aux grands paquebots rapides qui ont un fort tirant d'eau. Quand on doit piloter entre Québec et Montréal un navire qui a un tirant d'eau de 32 ou 33 pieds, alors que le fleuve n'a qu'une profondeur de 38 pieds à certains endroits, la marge laissée sous la quille n'est pas grande. Dans ces conditions, la marge n'est pas grande pour les erreurs humaines ou les défauts des appareils mécaniques dont je viens de parler.

Pour terminer, j'aimerais à dire, monsieur le président, que notre régime de pilotage existe depuis plus de 200 ans, qu'il a prouvé sa valeur et que nous devrions le conserver tel qu'il est.

Je vous remercie, monsieur le président et messieurs les sénateurs, de m'avoir permis d'accaparer votre attention aussi longtemps. Je vous sais gré de la courtoisie que vous m'avez témoignée.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie beaucoup. Je suis sûr que tous les membres du Comité sont très reconnaissants à M. Langlois pour les renseignements qu'il a bien voulu leur fournir.

Vous vous souviendrez que, à notre dernière séance, nous avons demandé au ministère des Affaires extérieures de nous fournir certains documents au sujet des traités qui ont été conclus par le Canada. Je crois que ces documents ont été distribués. Est-ce que quelqu'un aimerait à poser des questions au représentant du ministère des Affaires extérieures au sujet de ces documents? Pensez-vous que nous devrions les considérer comme ayant été lus?

Le sénateur POWER: Seront-elles consignées au compte rendu?

Le PRÉSIDENT: Je pense qu'on devrait les incorporer au compte rendu.

Le sénateur POWER: Je propose qu'on les fasse consigner au compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Avec l'assentiment des membres du Comité, nous demanderons que les pièces qui nous ont été fournies par le ministère des Affaires extérieures soient consignées au compte rendu.

(Se reporter à l'Appendice A, à la fin du compte rendu de la journée.)

Le sénateur ISNOR: Si je ne me trompe, sur 19 traités, il n'y en a que 7, n'est-ce pas? qui ont été approuvés par le Canada, c'est-à-dire par le Parlement.

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous avez raison. Je crois qu'on peut dire que les anciens traités qui ont été conclus alors que le Canada était une colonie sont toujours en vigueur, même si le Parlement canadien ne les a pas approuvés ou ratifiés, et que tous les traités qui ont été conclus plus récemment, soit depuis 1925 environ, ont été présentés au Parlement et qu'ils ont été approuvés, soit au moyen d'une résolution soit par une loi du Parlement. N'en est-il pas ainsi, monsieur Kingstone?

M. KINGSTONE: Oui, monsieur le président. J'aimerais à faire quelques petites observations au sujet de ce que M. Langlois a déclaré.

Le PRÉSIDENT: La parole est à M. Kingstone.

M. KINGSTONE: Si personne n'a de questions à poser au sujet des pièces qui vous ont été distribuées, j'aimerais à faire une brève déclaration.

On s'est demandé si la modification projetée à l'article 346 s'imposait réellement afin de rendre ses dispositions conformes aux obligations que le Canada a contractées par traité. Cette attitude semble s'appuyer sur le fait que l'article

346 existe sous sa forme actuelle depuis son incorporation à la Loi sur la marine marchande du Canada, en 1934, et que, étant donné qu'aucun gouvernement étranger n'a présenté de revendication à l'égard de cet article, il n'y a pas lieu véritablement de changer le *status quo*, du moins à l'heure actuelle. Le problème auquel nous devons faire face à cet égard, c'est que le Canada a le devoir de faire honneur aux engagements qu'il a pris par traité.

On s'attend aussi que l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent va inaugurer au Canada une nouvelle ère pour le commerce maritime et que cette nouvelle ère sera marquée par une augmentation sans précédent du nombre de navires étrangers qui circulent dans les eaux canadiennes. Cette activité fera naturellement ressortir les obligations que le Canada a contractées en vertu des traités de navigation qu'il a conclus avec d'autres pays. Il semble donc très important, dans ces conditions, que le Canada corrige maintenant les erreurs qui se trouvent dans sa législation maritime à l'égard des obligations qu'il a contractées par traité au lieu d'attendre que l'attention des pays maritimes soit fixée sur lui lors de l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent.

Le sénateur POWER: Puis-je vous demander de nous dire quels sont les traités qui sont violés par la loi actuelle en attendant que la modification projetée soit adoptée?

M. KINGSTONE: Nous vous avons fait distribuer deux documents, monsieur le sénateur. Le premier de ces documents renferme la liste des traités qui sont actuellement en vigueur entre le Canada et d'autres pays et qui se rapportent à la navigation.

Le sénateur POWER: Oui.

M. KINGSTONE: Et l'article 346 a des répercussions sur tous ces traités d'une manière ou d'une autre.

Le sénateur POWER: N'allons pas plus loin. Prenons tout d'abord le traité Ashburton-Webster de 1842. Exception faite de la modification projetée, quelles sont les répercussions de la loi actuelle sur ce traité? Ce traité, qui visait surtout la navigation sur le fleuve Saint-Laurent, accordait la même liberté de navigation aux navires des deux pays signataires.

M. KINGSTONE: C'est exact. En réalité, le traité Ashburton-Webster portait sur un grand nombre de questions et je désire attirer votre attention, pour les besoins de la question actuellement à l'étude, sur la clause VII du traité qui est citée en partie dans le deuxième des documents photocopiés qui vous ont été distribués.

Le sénateur POWER: Et l'on y mentionne une décision qui se lit comme il suit:

"les mots "libre et ouvert" ne sont pas incompatibles avec la perception de droits de passage là où les droits perçus sont les mêmes pour les citoyens des deux pays."

M. KINGSTONE: Il faut insister, je pense, sur les mots "les mêmes".

Le sénateur POWER: Je suppose que ces mots s'appliquent aux droits imposés sur les expéditions de bois sur le fleuve.

M. KINGSTONE: La clause portait particulièrement sur ce point, mais nous l'avons interprétée comme si elle avait une plus grande portée, en ce sens qu'elle affirme l'importance qu'il y a de traiter également les habitants des deux pays qui sont intéressés à la circulation des navires sur le Saint-Laurent.

Le sénateur POWER: Je suppose que vous voulez dire le Saint-Laurent en amont de Kingston?

M. KINGSTONE: En d'autres termes, cela signifie que, si les navires des États-Unis sont victimes d'une distinction injuste parce qu'ils ne battent pas pavillon canadien, que ce soit au sujet des droits de pilotage ou à propos de certaines autres restrictions, alors le même traitement devrait s'appliquer aux navires canadiens. Nous considérons une telle ligne de conduite comme une violation de l'article VII du traité Ashburton-Webster.

Le sénateur REID: Jetons un coup d'œil sur le traité de paix et de commerce qui a été passé avec le Danemark et qui a été signé à Londres en 1660-1661. Est-ce que ce traité est encore en vigueur? Cela remonte bien loin et le Canada n'était pas encore un pays souverain à cette époque-là.

M. KINGSTONE: Monsieur le président, il y a un protocole plus récent qui dit que le traité est toujours en vigueur. Un protocole, en date du 9 mai 1912, qui a été passé entre le Royaume-Uni et le Danemark donne le droit aux contractants de mettre fin à ce traité à n'importe quelle date qui suivra un avis de douze mois. Le Canada n'a pris aucune mesure à cet égard.

Le sénateur REID: Le protocole donne droit de mettre fin au traité?

M. KINGSTONE: Exactement.

Le PRÉSIDENT: Si les honorables sénateurs veulent bien jeter un coup d'œil sur l'un des traités récents, ils sauront ce que ces traités comportent. Ainsi, par exemple, à la page 3 du premier mémoire, il y a une convention écrite entre le Canada et la Pologne qui a été signée à Ottawa le 3 juillet 1935. La convention a été déposée à la Chambre des communes le 3 juillet 1935 et au Sénat le 4 juillet 1935. Elle a été déclarée en vigueur au Canada en vertu de la Loi de 1935 sur la Convention de commerce entre le Canada et la Pologne.

Si les honorables sénateurs veulent bien se référer à l'article II, ils y liront ce qui suit:

Ces navires, leurs passagers et cargaisons, jouiront des mêmes privilèges et ne seront pas soumis à des droits ou taxes autres ou supérieurs que les navires nationaux, ...

Voilà un exemple de traité récent par lequel nous convenons clairement que nous n'imposerons pas de droits supérieurs à ceux qui sont imposés à nos propres navires.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Monsieur le président, j'aimerais à poser une question à titre de renseignement. Est-ce que nous ne pourrions pas aller plus loin et soutenir que c'est en raison de cette disposition du traité qu'il est souhaitable d'abolir cette différence de traitement qui existe actuellement en vertu de l'article 346 à l'égard des navires qui battent un pavillon étranger?

M. KINGSTONE: Oui, c'est exact, monsieur le sénateur.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Monsieur le président, M. Kingstone pourrait-il nous dire si la loi de la Pologne sur la marine marchande permet à nos navires d'entrer dans les ports de ce pays, de nous servir de ces ports et de leurs installations aux conditions stipulées dans le traité? J'aimerais que cette question soit une question générale. Quelle est la situation en ce qui concerne les États-Unis et ces autres pays que nous craignons d'offenser? Est-ce que leurs lois sont conformes en tous points aux divers traités qui ont été conclus? Est-ce qu'on a étudié la question sous cet angle?

M. KINGSTONE: Je puis répondre à votre question, monsieur le sénateur, en vous disant que, à ma connaissance, aucune déclaration et aucune plainte n'a été faite au ministère des Affaires extérieures relativement au traitement qui est accordé à notre marine marchande dans les ports étrangers.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Mais il me semble que nous ne possédons aucun renseignement exact sur la loi des pays étrangers en fait de questions maritimes. Nous devrions au moins connaître la loi des États-Unis sur la marine marchande.

Le sénateur KINLEY: Est-ce que nous avons des navires qui font le service en Pologne?

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): J'aimerais à ce que l'on réponde à la question que j'ai posée, particulièrement en ce qui a trait aux États-Unis. La réponse qu'on m'a donnée n'était pas complète. Est-ce qu'on a étudié la loi actuelle des États-Unis en vue de déterminer si ce pays s'est conformé en tous points aux conditions des traités qui ont été conclus?

M. KINGSTONE: Je ne puis vous donner que la même réponse que j'ai donnée à votre question précédente, monsieur le sénateur. Je répète qu'aucun problème n'a été porté à notre attention.

Le sénateur KINLEY: Croyez-vous que les Américains vont permettre que les navires autres que les navires canadiens et américains circulent gratuitement sur les Grands lacs? Si je comprends bien, les Américains sont résolus à ce que les navires canadiens et américains bénéficient d'une préférence sur les lacs.

M. KINGSTONE: Je ne possède aucun renseignement à ce sujet.

Le sénateur KINLEY: Les journaux semblent renseignés sur cette attitude des États-Unis.

M. KINGSTONE: Je ne possède aucun renseignement sur cette question.

Le sénateur KINLEY: Je crois cependant que les journaux sont renseignés à ce sujet.

M. KINGSTONE: Je ne le sais pas. Aucun renseignement à ce sujet n'a été porté à mon attention.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que cela complète votre témoignage, monsieur Kingstone?

M. KINGSTONE: Oui, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie.

Messieurs, nous en sommes encore à l'étude de l'article 9 et je crois que M. Gérin-Lajoie aurait quelques mots à vous adresser.

M^e GÉRIN-LAJOIE: Je vais être bref, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez procéder, monsieur Gérin-Lajoie.

M^e GÉRIN-LAJOIE: Messieurs, je n'ai pas l'intention de prendre plus de cinq minutes de votre temps. On a soulevé la question des grèves des pilotes qui se sont produites dans le passé. J'aimerais simplement à faire une courte observation. Il y a eu arrêt de travail une fois ou deux au cours des dernières années et cet arrêt de travail s'est produit précisément dans la partie du fleuve Saint-Laurent où il n'existe pas de pilotage obligatoire ni de paiement obligatoire de droits de pilotage. Aucun arrêt de travail ne s'est produit depuis

les dernières années dans les régions où le paiement de droits de pilotage est obligatoire. M. Baldwin fait remarquer qu'un arrêt de travail s'est produit à Montréal, mais cela remonte à quelques années. M. Baldwin pourrait peut-être nous dire quand cet incident s'est produit.

Le second point sur lequel j'aimerais à attirer l'attention, monsieur le président, c'est qu'on a fait mention des revenus et des dépenses des pilotes. À mon avis, cela n'a aucun rapport direct avec le sujet à l'étude; mais, puisque des chiffres ont été versés au dossier, j'aimerais à ajouter que ces chiffres ne comprennent pas le montant qui est versé à la caisse de retraite des pilotes et que cette caisse de retraite est constituée par les seules contributions personnelles des pilotes. Il n'y a aucune contribution de la part d'un employeur.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Est-ce que les paiements versés à la caisse de retraite sont imposables?

M^r GÉRIN-LAJOIE: C'est une question qui a été soulevée par la Division de l'impôt sur le revenu il y a quelques années et je ne suis pas certain qu'elle ait été réglée. Il est possible que la question ait été réglée grâce à la loi qui a été adoptée à cet égard il y a un an ou deux.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Est-ce qu'il ne s'agirait pas de la loi relative au Plan d'épargne-retraite?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Les montants versés à la caisse de retraite sont peut-être exempts d'impôt depuis qu'une nouvelle loi a été mise en vigueur à ce sujet.

Monsieur le président, j'aimerais à mentionner le fait que les pilotes doivent payer leurs dépenses de voyage à même leurs revenus à partir du point où ils se relaient et à partir de l'endroit où ils descendent quand leur travail est terminé. Cela est d'une très grande importance, car, sur le littoral du Pacifique en particulier, les pilotes doivent voyager en avion et payer leurs propres frais de transport. Leurs dépenses s'élèvent jusqu'à \$4,000 par année dans cette région du pays. Dans la région du Saint-Laurent, les dépenses s'élèvent à environ \$2,000 par année. En conséquence, ces montants doivent être déduits des chiffres qui ont été déposés devant le Comité.

Une troisième question a été soulevée quant au nombre de mois pendant lesquels les pilotes travaillent. Dans la région de Kingston, ils travaillent environ huit ou neuf mois par année; dans la région de Montréal, ils travaillent neuf mois par année et dans la région de Québec, ils travaillent apparemment près de douze mois par année.

Nous devons aussi tenir compte du fait que les pilotes ne travaillent pas seulement 40 ou 48 heures par semaine; ils sont sur leurs navires jusqu'à 100 ou 125 heures par semaine. Ces chiffres sont approximatifs, mais ils nous donnent une idée du temps que les pilotes passent à bord de leurs navires pendant la saison de la navigation.

Le quatrième point que j'aimerais à faire ressortir, monsieur le président et messieurs les sénateurs, c'est que la question en cause dans l'article à l'étude n'est pas une question de rémunération des pilotes. Il va sans dire que c'est une question de paiement obligatoire des droits de pilotage, mais les pilotes veulent qu'on sache bien qu'il s'agit de la sécurité de la navigation et ils attachent beaucoup d'importance au paiement obligatoire des droits de pilotage, car, en pratique, cela revient au pilotage obligatoire et de cette façon cela assure la sécurité de la navigation sur les eaux visées par les dispositions relatives au paiement obligatoire.

Le cinquième point, c'est que la plupart des exploitants canadiens de navires des lacs n'engagent pas de pilotes dans certaines parties du fleuve Saint-Laurent, mais ils voudraient avoir des pilotes à leur disposition. Ils ont recours aux pilotes très souvent quand il y a du brouillard, quand il neige, quand la température est mauvaise, quand, par exemple, les bouées sont déplacées au commencement du printemps ou à l'automne. Cela signifie que, en pratique, les exploitants canadiens de navires des lacs voudraient avoir un service de pilotage à leur disposition, même s'ils n'ont pas recours ordinairement aux services des pilotes. Nous estimons qu'ils devraient payer leur part pour l'entretien de ce service en permanence. Mais ce n'est là qu'un point secondaire.

La déclaration la plus importante que j'ai à faire relativement à l'exposé présenté ce matin par le représentant de la *Dominion Marine Association*, c'est que les navires canadiens des lacs n'ont rien à gagner de la législation projetée. En vertu du statut actuel, Loi sur la marine marchande du Canada modifiée, Statuts révisés de 1952, tous les navires des lacs d'immatriculation britannique sont exempts, en vertu de l'article 346, du paiement obligatoire des droits de pilotage et ce n'est que par un décret ministériel que cette exemption peut être levée, dans une certaine mesure, dans certaines des régions de pilotage du fleuve Saint-Laurent.

En conséquence, je voudrais qu'il soit bien clair que les navires qui appartiennent aux membres de la *Dominion Marine Association* n'ont rien à gagner de la législation projetée, et que les pilotes que je représente ne s'opposent qu'à la direction des navires étrangers par des pilotes étrangers. Je voudrais que cela soit bien compris, messieurs, car nous estimons que les intérêts du Canada sont en jeu. Nous avons à cœur le succès de notre marine marchande et la réussite des exploitants et des propriétaires canadiens de navires.

Le septième point que j'aimerais à faire ressortir, monsieur le président, c'est que l'article 9 du bill, qui est actuellement à l'étude, n'a aucun rapport direct avec l'ouverture de la voie maritime. Si la voie maritime est ouverte au printemps sans que cette loi ait été adoptée, je suis certain que la marine marchande n'en souffrira aucunement ou que cela ne nuira pas aux exploitants de navires ou aux divers secteurs de l'économie de notre pays.

Pour conclure, j'aimerais à dire qu'il ne semble pas urgent d'adopter une nouvelle loi. Aucune entreprise, et particulièrement aucune entreprise canadienne, ne souffrira du fait que l'on remettrait à plus tard l'adoption du projet de loi qui est maintenant soumis à l'étude du Parlement du Canada.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Vous voulez parler de l'article 9?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Oui, monsieur le sénateur. D'autre part, nous croyons que cela pourrait être nuisible à plusieurs entreprises vitales du Canada. Cela dépendra des règlements qui seront édictés par le gouverneur en conseil. Jusqu'ici le Comité du Sénat n'a pas eu de renseignements assez détaillés sur les intentions du gouvernement et je crois qu'il n'est pas injuste de dire que les fonctionnaires du ministère des Transports ont avoué eux-mêmes qu'ils ne savent pas, à l'heure actuelle, ce qu'ils devront faire au cours des prochains mois pour se servir des pouvoirs qui leur seront conférés en vertu de la loi projetée.

On a laissé entendre qu'on donnerait des permis aux maîtres et aux seconds des navires selon leurs aptitudes. C'est un sujet qui mérite certainement d'être étudié sérieusement. Nous ne mettons pas cette déclaration en doute. On a dit que le ministère des Transports ou le ministre était prêt à

proposer au gouverneur en conseil ou au Parlement, je ne me rappelle pas bien lequel des deux, que les pilotes tombent sous le régime de la Loi sur le service civil du Canada. C'est là un sujet qui intéresse vivement les pilotes. Il n'est pas nécessaire de vous expliquer en détail pourquoi les pilotes s'intéressent vivement à cette proposition qui est destinée, nous nous en rendons bien compte, à améliorer le sort des pilotes.

Le sénateur HAIG: Ce n'est pas du tout ce que le ministre a dit. Il a dit que, si les pilotes désirent faire partie du service civil, il n'a aucune objection à les faire entrer dans le service civil.

Le PRÉSIDENT: Le bill à l'étude ne contient aucune disposition à cet effet.

M^e GÉRIN-LAJOIE: Non, monsieur le président. Je ne fais que mentionner ce qu'on a dit au sujet de certaines mesures que le gouvernement pourrait prendre.

Le PRÉSIDENT: Oui, mais nous devons nous en tenir au bill à l'étude.

M^e GÉRIN-LAJOIE: Vous avez raison, mais ces considérations ont été soumises au Comité. C'est la seule raison pour laquelle je les ai mentionnées. L'intérêt des pilotes est facilement explicable quand ils constatent que le bill à l'étude donne toute liberté au gouverneur en conseil d'adopter n'importe quel règlement.

Le sénateur MACDONALD: Si je me souviens bien, le ministre a fait une promesse qui a été transmise d'abord au sous-ministre, qui à son tour nous l'a communiquée. Le ministre a promis de faire entrer les pilotes dans le service civil, s'ils le désirent.

Le sénateur HAIG: C'est exact.

M. GÉRIN-LAJOIE: C'est exact, monsieur le président, et je n'ai jamais eu l'intention...

Le sénateur POWER: Au salaire qu'ils reçoivent à l'heure actuelle, les \$18,000 en question pourraient sembler intéressants.

Le sénateur MACDONALD: Ce serait là une partie du compromis.

M^e GÉRIN-LAJOIE: Pour terminer, monsieur le président, je proposerais, au nom des pilotes du Saint-Laurent, que l'adoption du projet de loi soit remis à plus tard, que l'on étudie plus soigneusement cette question, que tous les autres éléments soit étudiés par un comité du ministère ou par une commission d'enquête et que, plus tard, à la lumière des nouveaux événements et d'une telle étude, des plans plus précis soient soumis au Comité pour être incorporés dans la loi, au lieu de laisser le gouverneur en conseil tout à fait libre de prendre des décisions au sujet du paiement obligatoire des droits de pilotage.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie.

Nous en sommes encore à l'étude de l'article 9. Est-ce qu'on a d'autres remarques à faire au sujet de l'article 9?

M. MAHONEY: Monsieur le président, puis-je prendre la parole?

Le PRÉSIDENT: Oui, monsieur Mahoney, mais je vous prierais d'être bref.

M. MAHONEY: Monsieur le président, messieurs les sénateurs, je vous promets d'être extrêmement bref.

Je remercie M^e Gérin-Lajoie des bonnes intentions dont il a fait preuve en nous présentant le point de vue des propriétaires de navires canadiens,

mais je voudrais vous rappeler que les propriétaires de navires ont retenu mes services à titre d'avocat pour la discussion de cette question.

Comme M^e Gérin-Lajoie l'a dit, les propriétaires de navires ne savent pas si la loi projetée leur sera profitable, mais ils savent fort bien qu'ils continueront à enregistrer des pertes si la loi actuelle n'est pas modifiée. En d'autres termes, dans la situation actuelle, ce sont les pilotes qui décident si un navire doit être exempté du paiement obligatoire des droits de pilotage. Les propriétaires de navire n'ont rien à dire à ce sujet. Ils ne prétendent pas qu'ils devraient être les seuls à décider, mais ils disent que la décision ne devrait pas dépendre uniquement des pilotes. En d'autres termes, il n'y a qu'un seul organisme qui puisse décider objectivement si un navire ou, comme M. Baldwin l'a dit, si un officier de navire doit être exempté du paiement obligatoire. Le seul organisme qui soit capable de rendre une décision impartiale à cet égard est l'autorité de pilotage du ministère des Transports et il nous semble que c'est là le seul rôle que cet organisme veuille jouer dans cette question.

Nous ne savons pas si la modification proposée améliorera notre sort, nous espérons qu'il en sera ainsi; mais, si la loi n'est pas changée, nous sommes certains que nous continuerons à souffrir.

Le sénateur ASELTINE: Est-ce que je me trompe en affirmant que le seul but de cet article est d'établir le gouvernement du Canada comme arbitre entre les pilotes et les propriétaires de navires?

M. MAHONEY: Vous avez tout à fait raison.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est-il prêt à prendre une décision au sujet de l'article 9? Quelqu'un désire-t-il proposer une modification?

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Avons-nous éclairci un des points qui a été soulevé à propos de l'article 9? C'est à propos de cet article que M. Baldwin a proposé qu'une entente soit conclue avec les États-Unis en ce qui concerne le pilotage dans le fleuve Saint-Laurent. Est-ce que je me trompe?

M. BALDWIN: Je ne suis pas certain que ce point relève de l'article 9. C'est un autre article qui parle du droit d'accorder la réciprocité aux États-Unis.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à vous prononcer, messieurs?

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Je n'ai pas encore eu de réponse à la question que j'ai posée pour savoir si nous sommes les premiers à mettre nos lois d'accord avec les traités. J'aimerais à avoir des renseignements sur les dispositions que peut contenir la loi sur la marine marchande en vigueur aux États-Unis et sur la conformité de ces dispositions avec les traités.

Le sénateur FARRIS: Aux États-Unis, chaque traité doit être approuvé par les deux tiers des membres du Sénat.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Cette condition signifie-t-elle que la loi est nécessairement modifiée ou sujette à ratification?

Le sénateur REID: Si les règlements des États-Unis n'étaient pas en accord avec les nôtres, est-ce que la loi nous permettrait de rendre nos règlements conformes à ceux des États-Unis?

M. BALDWIN: Je ne suis pas certain de pouvoir répondre à la première question avec autant de précision et de détails que les honorables sénateurs l'exigent. À ma connaissance, parmi les lois fédérales des États-Unis qui font pendant à nos lois fédérales, il n'existe pas de lois relatives au pilotage

qui vont à l'encontre des intérêts du Canada. Pour autant que je sache, les États-Unis se sont conformés aux engagements qu'ils ont pris en signant le traité relatif aux eaux limitrophes.

Pour ce qui est de la deuxième question, c'est dans des articles subséquents qu'il est question de la réciprocité et, par suite de la modification que le Comité a apporté à un de ces articles subséquents, il doit y avoir réciprocité de privilèges entre les deux pays. Nous ne pouvons pas accorder des privilèges à un capitaine ou à un détenteur de brevet des États-Unis à moins que, en retour, ces privilèges ne nous soient accordés par les États-Unis.

Le sénateur KINLEY: Dans les lacs?

M. BALDWIN: Oui.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): La réponse est satisfaisante, je comprends la situation.

J'aurais une autre question à poser. Des témoins ont déclaré que l'on a imposé des droits de pilotage obligatoires en des circonstances où il n'était vraiment pas nécessaire d'avoir recours à des pilotes. Le ministère peut-il nous dire si, au cours des dernières années, il y a eu beaucoup de plaintes à ce sujet et s'il y a eu beaucoup de demandes relatives à une modification de la loi qui permettrait de naviguer sans être obligé de payer des droits de pilotage. Est-ce un problème sérieux pour le ministère ou s'agit-il d'un cas isolé qui ne se présente qu'une fois de temps à autre?

M. BALDWIN: Les propriétaires de navires nous font régulièrement des demandes à ce sujet. Ici encore, cette question exige un long exposé que je n'ai pas l'intention de faire pour le moment. Les circonstances varient selon les régions et tout ce que je peux dire, c'est que les demandes de la *Dominion Marine Association* ne sont pas les premières que nous entendons.

Le sénateur REID: Peut-on dire que le gouverneur en conseil a le droit de faire des règlements en dehors des droits qui lui sont conférés par l'article 346?

M. BALDWIN: Non, il n'a pas le droit de faire des règlements en ce qui concerne les droits obligatoires. Cependant, en vertu de l'article 347, certaines exemptions peuvent être retirées. C'est un droit dérogatoire.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Est-il vrai que seules les exemptions mentionnées à l'alinéa e) peuvent être retirées?

M. BALDWIN: Les mots importants sont "employés" et "affectés" de sorte que le droit de retirer les exemptions s'applique aux alinéas d), e) et i).

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Les mots "nonobstant toute disposition de l'alinéa e) de l'article 346" qui se trouvent à la deuxième ligne de l'article 347 n'ont pas beaucoup d'importance.

M. BALDWIN: Le droit de retrait est limité aux navires mentionnés dans les alinéas d), e) et i).

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Où prenez-vous le droit de changer les dispositions des alinéas d), e) et i)?

M. BALDWIN: Dans l'article 347. Le mot important est "employés"; il doit être reporté de l'article 347 à l'article 346.

Le sénateur MACDONALD: Je ne comprends pas bien l'article 9. Il me semble que, en vertu de cet article, un navire étranger qui n'a jamais navigué sur le Saint-Laurent peut remonter le fleuve sans avoir recours à un pilote. Est-ce que je me trompe?

Le PRÉSIDENT: Il ne s'agit ici que des droits de pilotage.

Le sénateur MACDONALD: Très bien. Je change ma phrase un peu et je dis qu'un navire étranger qui n'a jamais navigué dans les eaux canadiennes et qui, en particulier, n'a jamais remonté le Saint-Laurent, peut remonter le fleuve sans avoir à payer des droits de pilotage. Est-ce exact ou non.

Le PRÉSIDENT: Non, ce n'est pas exact. Ce n'est pas exact, à l'heure actuelle, car les droits de pilotage sont obligatoires pour le parcours de la Pointe-au-Père à Québec et pour le parcours de Québec à Montréal. Ce pourrait être exact si, en vertu du pouvoir que nous accorderions au gouverneur en conseil par l'article 346 (1) (c), le gouverneur en conseil décrétait que les droits de pilotage ne seront plus nécessaires pour certaines catégories de navires qui naviguent sur ces parcours. Est-ce bien cela, monsieur Baldwin?

M. BALDWIN: C'est bien ça.

Le sénateur MACDONALD: L'article 9 du bill dit clairement que, "sous réserve de l'article 347, les navires suivants seront exemptés du paiement des droits de pilotage". Cette exemption peut être retirée aux navires; mais, si elle n'est pas retirée, les navires étrangers remonteront le Saint-Laurent.

M. BALDWIN: En vertu de l'alinéa c), le pouvoir qui est accordé est un pouvoir d'autorisation non un droit automatique d'accorder des exemptions. En d'autres termes, le gouverneur en conseil devra déclarer que ces navires sont exemptés. Il pourra, par la suite, retirer l'exemption s'il le juge à propos.

Le sénateur FARRIS: Les navires étrangers ne sont pas exemptés par l'article 346?

M. BALDWIN: Non.

Le sénateur MONETTE: Ils sont exemptés par le début de l'article qui dit que les navires de telle description et de telles dimensions et de pas plus de deux cent cinquante tonneaux seront exemptés. L'autorité de pilotage de la circonscription, avec l'approbation du gouverneur en conseil, peut à l'occasion décider qu'ils sont exempts. C'est le gouverneur en conseil qui déclarera qu'ils sont exempts.

M. BALDWIN: Il doit faire la déclaration.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Quand nous lisons l'article 346, nous trouvons que le texte n'est pas clair; mais la disposition fondamentale se trouve à l'article 345 qui dit que, à moins d'exemption (alinéa b), les droits sont payables. On trouve ensuite les détails des exemptions et, dans l'alinéa c), on traite du pouvoir de retrait.

Le sénateur REID: Vu que nous avons passé la journée à étudier cette question, je propose que nous attendions à demain matin pour l'approuver. Il s'agit d'un article controversable et il y a des doutes à son sujet dans l'esprit de plusieurs personnes, pas seulement dans le mien mais dans bien d'autres esprits. Je crois qu'il n'est pas juste que nous prenions une décision à la hâte. J'aimerais que le Comité se réunisse de nouveau demain.

Le PRÉSIDENT: Quel est l'opinion du Comité à ce sujet?

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelbourne*): Je suis du même avis que le sénateur Reid.

Le sénateur KINLEY: Une proposition d'ajournement trancherait la question.

Le PRÉSIDENT: Il y a deux comités qui se réunissent demain matin et celui qui se réunit à 10 h. 30 siègera dans la salle où nous sommes en ce moment.

Le sénateur REID: Je propose l'ajournement.

Le PRÉSIDENT: Si le Comité désire remettre à demain l'étude de l'article 9, nous pourrions avancer notre travail en examinant l'article 8, qui modifie l'article 324 de la loi actuelle. C'est l'article que le sénateur Power a demandé que l'on étudie de nouveau.

Le sénateur MACDONALD: Il me vient à l'esprit une question que j'aimerais éclaircir au sujet de la marine marchande du Canada. M. Mahoney désire que ce bill soit approuvé, car, a-t-il dit, les navires du Canada en retireraient des avantages. Je ne vois pas quels avantages un navire canadien pourrait retirer de l'adoption de ce bill si nos droits garantis par traité sont respectés.

M. BALDWIN: La réponse à cette question est que, si le gouverneur en conseil a le droit d'accorder des exemptions, droit assez souple qu'il exercerait en jugeant des aptitudes du capitaine, alors il n'est pas sensé de penser que les navires qui se conformeront le moins aux normes d'aptitudes seront les navires canadiens.

Le sénateur MACDONALD: Quel est l'avis du représentant du ministère des Affaires extérieures à ce sujet?

M. KINGSTONE: Il n'y a pas de problème aussi longtemps que l'on se base sur les aptitudes et non sur l'immatriculation du navire.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Comment un fonctionnaire du ministère peut-il savoir si le capitaine d'un navire qui remonte le Saint-Laurent pour se rendre jusqu'à Chicago possède les aptitudes requises ou non? Lui fait-il passer un examen avant son départ?

M. BALDWIN: Si le capitaine ne possédait pas les aptitudes requises, il lui serait impossible par le fait même d'obtenir le droit de subir les épreuves avec succès. Il faudra fixer des normes de compétence pour chaque circonscription et faire passer des examens avant de pouvoir appliquer la loi. Ce serait coûteux et compliqué et, comme je l'ai déjà dit, je doute beaucoup que les navires étrangers puissent naviguer assez souvent dans ces eaux pour subir avec succès les épreuves de compétence.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): J'ai cité le pire cas qui pourrait se présenter.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le Comité désire ajourner jusqu'à demain matin la discussion sur l'article 9?

Des VOIX: Approuvé.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous pouvons avancer quelque peu l'étude de l'article 8, comme je l'ai dit il y a un moment. Vous vous souvenez que l'article 8 modifie l'article 324 de la loi et qu'il se lit comme il suit:

Le gouverneur en conseil peut créer d'autres circonscriptions de pilotage et en fixer les limites; il peut abolir une circonscription créée par la présente loi ou par toute autre loi, ou sous leur autorité, et peut modifier les limites de toute circonscription de pilotage.

La modification proposée supprime la mention "autres que celles de Québec et de Montréal" et dit simplement que le gouvernement en conseil peut créer d'autres circonscriptions de pilotage et en fixer les limites et abolir une circonscription créée par la présente loi ou par toute autre loi et qu'il peut changer les limites de toute circonscription de pilotage.

Certains sénateurs des régions de Québec et de Montréal sont d'avis que cet article signifie que les circonscriptions de pilotage de Montréal et de Québec peuvent être abolies. Cet article semble être en désaccord avec les articles 322 et 323 de la loi qui fixent les limites des circonscriptions de pilotage de Québec et de Montréal, qui les créent et les définissent. J'ai essayé de trouver une solution qui répondrait au désir de tous. Ce que les gens de Montréal et de Québec veulent, pour des raisons historiques, c'est de garder une circonscription de pilotage à Québec et une autre à Montréal, parce qu'elles existent toutes deux depuis des centaines d'années.

Le sénateur HAIG: Laissez-les comme elles sont.

Le PRÉSIDENT: D'un autre côté, le ministère désire avoir le droit de changer les limites de ces circonscriptions et aussi de créer de nouvelles circonscriptions s'il le juge nécessaire.

Le sénateur POWER: Et le ministère veut aussi en abolir.

Le PRÉSIDENT: C'est exactement ce que je disais.

Le sénateur POWER: En d'autres termes, vous allez rendre inopérants les articles 322 et 323 en les faisant suivre d'un article qui les déclare inutiles.

Le PRÉSIDENT: C'est exact...

Le sénateur POWER: ...mais guère logique.

Le PRÉSIDENT: J'ai essayé de mettre au point, avec les différents intéressés, un libellé qui pourrait tout concilier. J'aimerais à vous proposer un plan qui vient en partie de M. Baldwin et en partie de moi-même: qu'on maintienne l'article 324 (1) actuel et qu'on ajoute ensuite un nouveau paragraphe (2) conçu à peu près dans les termes suivants:

Le gouverneur en conseil peut, dans les limites des circonscriptions de pilotage de Québec et Montréal telles que délimitées aux articles 322 et 323, créer de nouvelles circonscriptions de pilotage, en établir les limites et en changer les bornes.

Le sénateur POWER: Vous supprimez le mot "abolir" dans la mesure où il concerne les deux circonscriptions délimitées dans la loi?

Le PRÉSIDENT: C'est-à-dire qu'il serait maintenu à l'article 324, qui ne s'applique pas aux circonscriptions de Québec et de Montréal, comme vous le verrez en y jetant un coup d'oeil.

Le sénateur POWER: L'article 324 de la loi ou du bill?

Le PRÉSIDENT: De la loi.

Le sénateur POWER: Bien.

Le PRÉSIDENT: Vous y lirez que le gouverneur en conseil peut créer d'autres circonscriptions de pilotage et en fixer les limites; il peut abolir une circonscription, autre que celles de Québec et de Montréal, créée par la présente loi ou par toute autre loi, ou sous leur autorité, et peut modifier les limites de toute circonscription de pilotage. Je propose donc qu'on laisse ce texte tel qu'il est, et qu'on rédige ainsi un nouveau paragraphe (2):

Le gouverneur en conseil peut, dans les limites des circonscriptions de pilotage de Québec et Montréal telles que délimitées aux articles 322 et 323, créer de nouvelles circonscriptions de pilotage, en établir les limites et en changer les bornes.

Le sénateur POWER: Ceci serait conforme à toutes les opinions exprimées ici, où n'apparaissait aucune objection à l'établissement d'une circonscription de Trois-Rivières, qui se composerait de parties des circonscriptions de Québec et de Montréal.

Le PRÉSIDENT: Oui, et il me semble que cela assurerait le maintien de ce qu'on appelle la circonscription de pilotage de Québec et la circonscription de pilotage de Montréal.

Le sénateur HAIG: Très bien.

M^e GÉRIN-LAJOIE: Puis-je, avec le consentement du Comité, faire quelques observations?

Le PRÉSIDENT: Avez-vous quelque chose à dire sur cet article?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Oui, monsieur le président, si vous me le permettez.

J'aimerais à faire remarquer à votre Comité qu'il n'est pas seulement question de sauvegarder une circonscription de Québec et une circonscription de Montréal, mais aussi de maintenir "la" circonscription de Québec et "la" circonscription de Montréal sous leur forme actuelle. Il a été admis à la séance de ce matin, je crois, que le pouvoir dont dispose actuellement le gouverneur en conseil d'abolir le paiement obligatoire des droits de pilotage dans les circonscriptions de Québec et de Montréal, telles que délimitées à l'heure actuelle et selon les textes législatifs en vigueur, est un pouvoir qui est mis en doute. Sans empêcher ou tenter d'empêcher le gouverneur en conseil de modifier les limites de leurs circonscriptions ou d'établir des subdivisions de ces circonscriptions ou, en d'autres termes, des règlements distincts pour différentes parties de ces circonscriptions, les pilotes de ces deux circonscriptions préféreraient qu'on maintienne telles qu'elles sont maintenant les dispositions de la loi relatives à la création et à l'existence de leurs circonscriptions.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Puis-je vous interrompre un instant sur ce point?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Certainement, monsieur le sénateur.

Le sénateur CONNOLLY: (*Ottawa-Ouest*): C'est le mot "circonscription" qui vous ennuie, n'est-ce pas? Est-ce que vous n'aimeriez pas mieux qu'on emploie un mot comme "subdivision", ou quelque chose comme cela, au lieu des mots "dans une circonscription"?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Cela ferait disparaître nos craintes.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Voici ce qui vous tracasse. Faisons preuve d'un peu d'objectivité. Dans la circonscription de Montréal et dans celle de Québec (notez que j'emploie le mot "circonscription"), vous êtes atteints par le paiement obligatoire des droits de pilotage.

M^e GÉRIN-LAJOIE: C'est exact.

Le sénateur CONNOLLY: (*Ottawa-Ouest*): Et vous avez peur que, si on modifie ces circonscriptions, le paiement obligatoire des droits de pilotage dans ces circonscriptions ne soit appelé à disparaître?

M^e GÉRIN-LAJOIE: C'est exact, monsieur le sénateur.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Si donc, au lieu des mots "dans ces circonscriptions", on avait recours à une tournure différente, vous seriez peut-être satisfaits?

M^e GÉRIN-LAJOIE: C'est ça même, monsieur le sénateur.

Je crois qu'on a déjà fait observer qu'il y a incompatibilité entre ces deux articles. En vertu de l'article 346, le gouverneur en conseil peut rendre obligatoire le paiement des droits de pilotage à l'intérieur d'une circonscription qu'il a lui-même créée. Nous désirons donc conserver les circonscriptions de Québec et de Montréal telles qu'établies par la loi, et non créées dans l'avenir par le gouverneur en conseil, afin de préserver les droits historiques qui sont jusqu'à présent attachés à ces deux circonscriptions jusqu'à ce qu'il y ait une raison bien déterminée de demander au Parlement d'effectuer un changement. Je suis persuadé que le libellé actuel de la loi n'empêche pas, en premier lieu, le gouverneur en conseil de modifier les limites des circonscriptions. Il permettrait, par exemple, d'amener les limites de la circonscription de Québec de Pointe-au-Père à, disons, Trois-Pistoles. Il ne s'opposerait pas à ce que le gouverneur en conseil fasse ce qu'il a fait dans la circonscription de Montréal, savoir, exiger le changement de pilote à Trois-Rivières, sans pour autant subdiviser ou diviser la circonscription et former un groupe distinct pour se charger du va-et-vient interne du port de Montréal. En tout cas, nos dossiers ne contiennent aucune communication du ministère de la Justice tendant à établir que la situation actuelle n'est pas conforme à la loi.

Le sénateur HAIG: Je propose que nous remettions la suite du débat à plus tard.

Le PRÉSIDENT: Nous nous ajournerons donc à demain, à 11 heures du matin.

Le Comité s'ajourne alors au jeudi 26 février, à 11 heures du matin.

ENGAGEMENTS DU CANADA À L'ÉGARD DES DROITS DE PILOTAGE—
ARTICLES PERTINENTS

PARTIE I—TRAITÉS ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS

Nom du traité	Texte des dispositions pertinentes
<p>Traité Ashburton-Webster signé le 8 août 1842</p>	<p><i>L'Article VII</i> stipule que "les chenaux du fleuve Saint-Laurent des deux côtés des îles du Long-Sault et de l'île Barnhart . . . seront également libres et ouverts aux navires, vaisseaux et bateaux des deux parties."</p> <p><i>L'Article II</i> stipule ce qui suit: ". . . Il (est) entendu que toutes les communications par eau et tous les portages ordinaires le long de la voie qui relie le lac Supérieur au lac des Bois ainsi que le Grand Portage qui va du lac Supérieur jusqu'à la rivière Pigeon, tels qu'ils sont réellement employés à l'heure actuelle, seront libres et ouverts aux sujets et aux citoyens des deux pays."</p> <p>NOTE: On a considéré que les mots "libre et ouvert" ne sont pas incompatibles avec la perception de droits de passage là où les droits perçus sont les mêmes pour les citoyens des deux pays. (Pigeon River Improvement, Slide & Boom Co. versus C.W. Fox Ltd., 291 US 138 (1934), et Arrow River & Tributaries Slide & Boom Co. Ltd. (1932) 2 DLR 250).</p>
<p>Traité de Washington signé le 8 mai 1871</p>	<p><i>Article 26:</i> "La navigation en montant et en descendant le fleuve Saint-Laurent, de la mer jusqu'au 45° parallèle de latitude nord, endroit où le fleuve cesse de former la frontière entre les deux pays, ou depuis ce point jusqu'à la mer ou dans la mer, sera pour toujours libre et ouverte aux citoyens des États-Unis pour fins commerciales sous réserve de toutes les lois et de tous les règlements de la Grande-Bretagne ou du Dominion du Canada qui ne sont pas incompatibles avec ce privilège de libre navigation. "La navigation en montant et en descendant les rivières Yukon, Porcupine et Stikine, à partir de la mer jusqu'à ces rivières ou depuis ces rivières jusqu'à la mer ou dans la mer, sera pour toujours libre et ouverte aux sujets de Sa Majesté Britannique et aux citoyens des États-Unis pour fins commerciales sous réserve de toutes les lois et de tous les règlements de l'un ou l'autre des deux pays applicables dans les limites de leur territoire respectif et non incompatibles avec ce privilège de libre navigation.</p> <p><i>Article 27:</i> "Le gouvernement de Sa Majesté Britannique s'engage à presser le gouvernement du Dominion du Canada à accorder aux citoyens des États-Unis l'usage du canal Welland, du fleuve Saint-Laurent et des autres canaux du Dominion sur un pied d'égalité avec les habitants du Dominion; et le gouvernement des États-Unis s'engage à ce que les sujets de Sa Majesté Britannique puissent employer le canal des bas-fonds de la rivière St. Clair sur un pied d'égalité avec les habitants des États-Unis et il s'engage, de plus, à presser les gouvernements des différents États à accorder aux sujets de Sa Majesté Britannique l'usage des différents canaux appartenant aux États qui relient les lacs et les rivières traversés par la ligne frontière ou contigus à la ligne frontière qui sépare les possessions des hautes parties contractantes sur un pied d'égalité avec les habitants des États-Unis."</p>
<p>Traité relatif aux eaux limitrophes signé le 11 janvier 1909</p>	<p><i>Article I:</i> "Les Hautes Parties Contractantes conviennent que la navigation de toutes les eaux limitrophes navigables se continue pour toujours, libre et ouverte dans un but de commerce pour les habitants et pour les navires, vaisseaux et bateaux des deux pays également, subordonnement, toutefois, à toutes les lois et à tous les règlements de l'un ou l'autre pays dans les limites de son propre territoire, ne venant pas en contradiction avec tel privilège de navigation libre et s'appliquant également et sans distinction aucune entre les habitants, les navires, les vaisseaux et les bateaux des deux pays.</p> <p>"Il est convenu en outre qu'aussi longtemps que ce Traité restera en vigueur, ce même droit de navigation, s'étendra aux eaux du lac Michigan et à tous les canaux reliant les eaux limitrophes qui existent maintenant ou qui pourront être construits à l'avenir sur l'un ou l'autre côté de la ligne. L'une ou l'autre des Hautes Parties Contractantes peut adopter des règles et règlements déterminant l'usage de ces canaux dans les limites de son propre territoire, et peut imposer des péages pour l'usage de ces canaux, mais toutes ces règles et règlements et péages s'appliqueront également à tous les sujets ou citoyens des Hautes Parties Contractantes et aux navires, vaisseaux et bateaux des deux Hautes Parties Contractantes qui seront sur un pied d'égalité quant à l'usage de ces canaux."</p>

ENGAGEMENTS DU CANADA À L'ÉGARD DES DROITS DE PILOTAGE—

ARTICLES PERTINENTS—*Suite*

PARTIE II—ENGAGEMENTS PAR TRAITÉ ENTRE LE CANADA ET LES PAYS DU COMMONWEALTH

Nom du traité	Texte des dispositions pertinentes
Convention relative à la marine marchande de la Communauté britannique signée le 10 décembre 1931	<i>Article 10:</i> "Chaque partie de la Communauté britannique convient d'accueillir dans ses ports, sur un pied d'égalité, tout navire immatriculé dans la Communauté britannique, et s'engage à ce qu'aucune loi ou règle relative aux navires océaniques, en vigueur à un moment quelconque dans cette Partie, n'ait d'application plus favorable pour les navires immatriculés chez elle ni pour ceux d'un pays étranger quelconque, que pour les navires immatriculés dans toute autre Partie de la Communauté."

PARTIE III—TRAITÉS ENTRE LE CANADA ET LES PAYS ÉTRANGERS

ARGENTINE

Traité d'amitié, de commerce et de navigation entre le Royaume-Uni et les Provinces Unies du Rio de la Plata signé à Buenos Aires le 2 février 1825

Article 5: "Aucun droit ou redevance en matière de tonnage, de phares ou droits de port, de pilotage, de sauvetage en cas de dommage ou de naufrage ou autres droits locaux ne sera imposé dans les ports desdites Provinces Unies sur les navires britanniques de plus de 120 tonneaux, autres que les droits payables, dans les mêmes ports, par les navires de même tonnage desdites Provinces Unies ou supérieurs à ces mêmes droits; et dans les ports de n'importe quel territoire de Sa Majesté Britannique, il ne sera pas imposé sur les navires des Provinces Unies qui jaugent plus de 120 tonneaux des droits autres que les droits payables dans les mêmes ports, sur les navires britanniques de même tonnage, ou des droits supérieurs à ces mêmes droits."

COLOMBIE

Traité d'amitié, de commerce et de navigation entre le Royaume-Uni et la Colombie signé à Londres le 16 février 1866

Article 7: "Aucun droit de tonnage, de port, de pilotage, de phares, de quarantaine, ou autre droit semblable ou analogue, de quelque nature ou de quelque dénomination que ce soit, perçus au nom ou pour le compte du Gouvernement, de fonctionnaires publics, de particuliers, de corporations ou d'établissement de quelque nature que ce soit, seront perçus dans les ports des dominions et des possessions d'un des deux pays sur les navires de l'autre pays, s'ils ne sont pas égaux et imposés aux mêmes conditions dans des cas semblables sur les vaisseaux du pays. Cette égalité de traitement s'appliquera réciproquement aux différents vaisseaux du pays, quels que soient le port et l'endroit d'où ils viennent et quelle que soit leur destination."

POLOGNE

Convention de Commerce entre le Canada et la Pologne signée à Ottawa le 3 juillet 1935

Article 11: "Les navires de chacune des Hautes Parties Contractantes jouiront dans les ports de l'autre Haute Partie Contractante d'un traitement non moins favorable que celui accordé aux navires nationaux ou aux navires de la nation la plus favorisée, exception faite dans tous les cas pour le cabotage et la navigation des rivières et des lacs, que chacune des Hautes Parties Contractantes aura le droit de réserver à ses propres navires.

"Chacune des Hautes Parties Contractantes autorisera l'importation ou l'exportation de toute marchandise dont l'importation ou l'exportation est permise, de même que le transport de passagers de ou à leurs territoires respectifs sur les navires de l'autre. Ces navires, leurs passagers et cargaisons, jouiront des mêmes privilèges et ne seront pas soumis à des droits ou taxes autres ou supérieurs que les navires nationaux, leurs passagers et cargaisons, ou que les navires de la nation la plus favorisée, leurs passagers et cargaisons.

"Les compagnies de navigation de chacune des Hautes Parties Contractantes s'occupant du transport d'émigrants jouiront dans les territoires de l'autre Haute Partie Contractante, des mêmes facilités en toutes choses que toute autre compagnie de navigation de la nation la plus favorisée s'occupant dudit transport."

ESPAGNE

Échange des notes avec le gouvernement espagnol applicable au Canada à compter du 1^{er} août 1928. Le Traité de Commerce et de Navigation entre le Royaume-Uni et l'Espagne, signé à Madrid le 31 octobre 1922, modifié par la Convention signée à Londres le 5 avril 1927

Article 17: "En matière de droits de tonnage, de port, de pilotage, de phare, de quarantaine ou autres droits ou redevances analogues, quelle que soit leur dénomination, perçus au nom ou pour le compte du Gouvernement, de fonctionnaires publics, de particuliers, de corporations ou d'établissements de quelque nature que ce soit, les navires de l'une ou l'autre Partie contractante jouiront dans les ports des territoires de l'autre Partie d'un traitement aussi favorable que celui qui est accordé aux navires nationaux ou aux autres navires d'un pays étranger quelconque."

TRAITÉS EN VIGUEUR ENTRE LE CANADA ET D'AUTRES PAYS RELATIVEMENT
À LA NAVIGATION

PARTIE I—TRAITÉS ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS

Nom du traité	Décisions du Parlement
8 août 1842..... Traité entre Sa Majesté et les États-Unis d'Amérique pour fixer et déterminer les frontières entre les possessions de Sa Majesté Britannique en Amérique du Nord et les territoires des États-Unis; pour supprimer définitivement le commerce des esclaves d'origine africaine; et pour livrer, en certains cas, les fugitifs recherchés par la justice (Washington). (Traité Ashburton-Webster).	Les clauses de cet accord en ce qui concerne l'extradition ont été sanctionnées par la Loi canadienne 6-7 Victoria c. 76. Le premier appendice de la Loi canadienne sur l'extradition de 1877 (40 Victoria c. 25) qui traite de la mise à exécution des arrangements entre Sa Majesté et certains pays étrangers au sujet de l'extradition mentionne, au nombre des arrangements, le traité Ashburton-Webster. Il est aussi mentionné que ce traité est en vigueur à la page XXVII des Statuts du Canada du cinquième Parlement, 1883.
8 mai 1871..... Traité entre Sa Majesté et les États-Unis d'Amérique pour le règlement à l'amiable de tous les différends entre les deux pays (Washington). (Traité de Washington).	Le Parlement du Canada n'a pris aucune décision à ce sujet. Cependant, Sir John A. Macdonald, alors ministre de la Justice et Solliciteur général du Canada, est un des signataires du traité.
11 jan. 1909..... Traité entre Sa Majesté et les États-Unis d'Amérique au sujet des eaux limitrophes et des questions soulevées au sujet de la frontière entre le Canada et les États-Unis (Washington). (Traité relatif aux eaux limitrophes).	Le traité a été mis en vigueur par une Loi du Canada, 1-2 George V c. 28. La loi décrète spécialement que "Les lois du Canada et de ses différentes provinces sont par la présente Loi modifiées et changées de manière à permettre, autoriser et ratifier l'accomplissement des obligations prises par Sa Majesté dans ledit traité et sous son autorité".

PARTIE II—ENGAGEMENTS PAR TRAITÉ ENTRE LE CANADA ET LES PAYS DU COMMONWEALTH

10 dec. 1931..... Convention relative à la marine marchande de la communauté britannique (Londres).	La Convention a été déposée à la Chambre des Communes le 10 mars 1932 et au Sénat le 15 mars 1932.
---	--

PARTIE III—TRAITÉS ENTRE LE CANADA ET LES PAYS ÉTRANGERS

Argentine..... Traité d'amitié, de commerce et de navigation entre le Royaume-Uni et les Provinces Unies du Rio de la Plata signé à Buenos Aires le 2 février 1825.	Le Parlement du Canada n'a pris aucune décision à ce sujet. On mentionne que ce traité s'applique au Canada dans la publication du ministère du Commerce "Papers relating to Commercial Arrangements between Canada and Foreign Countries" qui a été publiée à Ottawa en 1910 par l'Imprimerie nationale.
Colombie..... Traité d'amitié, de commerce et de navigation entre le Royaume-Uni et les États-Unis de Colombie signé à Londres le 16 février 1866.	Le Parlement du Canada n'a pris aucune décision à ce sujet. Le protocole du 20 août 1912 entre le Royaume-Uni et la Colombie donne le droit à certaines parties des dominions de Sa Majesté Britannique, y compris le Dominion du Canada, de mettre fin au traité à n'importe quel moment après avoir donné un avis de douze mois à cet effet.
Costa Rica..... Traité d'amitié, de commerce et de navigation entre le Royaume-Uni et Costa Rica signé à San José le 27 novembre 1849.	Le Parlement du Canada n'a pris aucune décision à ce sujet. Le protocole du 18 août 1913 entre le Royaume-Uni et Costa Rica donne le droit à certaines parties des dominions de Sa Majesté Britannique, y compris le Dominion du Canada, de mettre fin au traité de 1849 à n'importe quel moment après avoir donné un avis de douze mois à cet effet.
Danemark..... Traité de paix et de commerce entre le Royaume-Uni et le Danemark signé à Londres le 13 février 1660-1. Traité de paix et de commerce entre le Royaume-Uni et le Danemark signé le 11 juillet 1670.	Le Parlement du Canada n'a pris aucune décision à ce sujet. Le protocole du 9 mai 1912 entre le Royaume-Uni et le Danemark donne le droit à certaines parties des dominions de Sa Majesté Britannique, y compris le Dominion du Canada, de mettre fin aux traités de 1660-1 et de 1670 à n'importe quel moment après avoir donné un avis de douze mois à cet effet.

TRAITÉS EN VIGUEUR ENTRE LE CANADA ET D'AUTRES PAYS RELATIVEMENT
À LA NAVIGATION—*Suite*

PARTIE III—TRAITÉ ENTRE LE CANADA ET LES PAYS ÉTRANGERS—*Suite*

Nom du traité	Décisions du Parlement
France.....Convention concernant les droits de nationaux et les questions de commerce et de navigation entre le Canada et la France signée à Ottawa le 12 mai 1933.	La convention a été déposée à la Chambre des communes le 12 mai 1933 et au Sénat le 16 mai. Elle a été mise en vigueur par la Loi sur la convention entre la France et le Canada de 1933 (23-24 George V c. 30). L'article 3 de la Loi stipule que "Toutes les lois et tous les règlements incompatibles avec la présente loi et ladite Convention sont, dans la mesure de cette incompatibilité et à l'égard seulement de ladite Convention, suspendues pendant sa durée".
Iran.....Accord entre le Royaume-Uni et la Perse en vue de modifier la Convention commerciale signée à Téhéran le 9 février 1903 (avec Échange de notes) signé à Téhéran le 21 mars 1920.	Le Parlement du Canada n'a pris aucune décision à ce sujet. Le Canada s'est retiré de cet accord le 18 février 1922 mais il a annulé son retrait le 7 mars 1925.
Libéria.....Traité d'amitié et de commerce entre le Royaume-Uni et le Libéria signé à Londres le 21 novembre 1848.	Le Parlement du Canada n'a pris aucune décision à ce sujet. L'accord du 23 juillet 1908 entre le Royaume-Uni et le Libéria donne le droit à certains des dominions de Sa Majesté Britannique, y compris le Dominion du Canada, de se retirer du traité à n'importe quel moment après avoir donné un avis de douze mois à cet effet.
Maroc.....Convention de commerce et de navigation entre le Royaume-Uni et le Maroc signée à Tanger le 9 décembre 1856.	Le Parlement du Canada n'a pris aucune décision à ce sujet. On mentionne que cette convention s'applique au Canada dans la publication du ministère du Commerce "Papers relating to Commercial Arrangements between Canada and Foreign Countries" qui a été publiée à Ottawa en 1910 par l'Imprimerie nationale.
Norvège.....Convention de commerce et de navigation entre le Royaume-Uni et la Suède et la Norvège signée à Londres le 18 mars 1826.	Le Parlement du Canada n'a pris aucune décision à ce sujet. La convention entre le Royaume-Uni et la Norvège du 16 mai 1913 donne le droit à certaines parties des dominions de Sa Majesté Britannique, y compris le Dominion du Canada, de mettre fin à la convention de 1826 à n'importe quel moment après avoir donné un avis de douze mois à cet effet.
Pérou.....Traité d'amitié, de commerce et de navigation entre le Royaume-Uni et le Pérou signé à Londres le 10 avril 1850.	Le Parlement du Canada n'a pris aucune décision à ce sujet. On mentionne que ce traité s'applique au Canada dans la publication du ministère du Commerce "Papers relating to Commercial Arrangements between Canada and Foreign Countries" qui a été publiée à Ottawa en 1910 par l'Imprimerie nationale.
Pologne.....Convention de commerce entre le Canada et la Pologne signée à Ottawa le 3 juillet 1935.	La convention a été déposée à la Chambre des communes le 3 juillet 1935 et au Sénat le 4 juillet 1935. Elle a été mise en vigueur par la Loi sur la convention de commerce entre le Canada et la Pologne de 1935 (25-26 George V c. 51).
Espagne.....Échange de notes avec le gouvernement espagnol (12 et 19 juillet 1928) rendant applicable au Canada à compter du 1er août 1928 le traité de commerce et de navigation entre le Royaume-Uni et l'Espagne signé à Madrid le 31 octobre 1922 et modifié par la convention signée à Londres le 5 avril 1927 ainsi que l'accord entre le Royaume-Uni et l'Espagne portant réglementation du régime des sociétés, signé à Madrid le 27 juin 1924.	Les trois traités applicables au Canada par cet échange de notes ont été déposés à la Chambre des communes le 12 avril 1928 et au Sénat le 18 avril 1928. Ils ont été mis en vigueur par la Loi sur le traité espagnol de 1928 (18-19 George V c. 49). L'accord de commerce du 26 mai 1954 entre le Canada et l'Espagne a confirmé les articles relatifs à la navigation des accords de 1922 et de 1927.

TRAITÉS EN VIGUEUR ENTRE LE CANADA ET D'AUTRES PAYS RELATIVEMENT

À LA NAVIGATION—Fin

PARTIE III—TRAITÉS ENTRE LE CANADA ET LES PAYS ÉTRANGERS—Fin

Nom du traité	Décisions du Parlement
<p>Suède.....Traité de paix et de commerce entre le Royaume-Uni et la Suède signé à Upsal le 11 avril 1654.</p> <p>Traité de paix et de commerce entre le Royaume-Uni et la Suède signé à Londres le 21 octobre 1661.</p> <p>Traité de commerce et alliance entre le Royaume-Uni et la Suède signé à Stockholm le 5 février 1766.</p> <p>Convention de commerce et de navigation entre le Royaume-Uni et la Suède et la Norvège signée à Londres le 18 mars 1826.</p>	<p>Le Parlement du Canada n'a pris aucune décision à ce sujet. La déclaration entre le Royaume-Uni et la Suède en date du 27 novembre 1911 donne le droit à certains dominions de Sa Majesté Britannique, y compris le Dominion du Canada, de mettre fin aux traités de 1654, 1661, 1766 et à la convention de 1826 à n'importe quel moment après avoir donné un avis de douze mois à cet effet.</p>
<p>U.R.S.S.....Accord de commerce entre le Canada et l'U.R.S.S. signé à Ottawa le 29 février 1956.</p>	<p>Cet accord a été déposé à la Chambre des communes le 29 février 1956. Il a été approuvé par une résolution des deux Chambres du Parlement, le 18 avril 1956 par la Chambre des communes et le 26 avril 1956 par le Sénat. Les services portuaires, y compris le pilotage et le remorquage, sont spécifiquement exclus dudit accord de même que le cabotage. L'accord prendra fin à la fin de cette semaine.</p>
<p>Venezuela.....Traité d'amitié, de commerce et de navigation entre le Royaume-Uni et la Colombie signé à Bogota le 18 avril 1825.</p> <p>(Ce traité est maintenant en vigueur avec le Venezuela seulement. Au moment de la signature du traité, ce pays formait une partie de l'État de Colombie).</p>	<p>Le Parlement du Canada n'a pris aucune décision à ce sujet. On mentionne que cet accord s'applique au Canada dans la publication du ministère du Commerce "Papers relating to Commercial Arrangements between Canada and Foreign Countries" qui a été publiée à Ottawa en 1910 par l'Imprimerie nationale.</p>

Deuxième session de la vingt-quatrième législature

1959

SÉNAT DU CANADA



DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ PERMANENT
DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Auquel a été renvoyé le bill S-3 intitulé Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada

Président: L'honorable ADRIAN K. HUGESSEN

Fascicule 6

SÉANCE DU JEUDI 26 FÉVRIER 1959

TÉMOINS:

M. J. R. Baldwin, sous-ministre des Transports; le capitaine F. S. Slocombe, chef de la Division nautique du ministère des Transports; M. O. S. Booth, sous-ministre adjoint, ministère des Transports; M^e Léopold Langlois, C.R., représentant *The Canada Merchant Service Guild Incorporated*; M^e Paul Gérin-Lajoie, C.R., représentant des associations de pilotes.

RAPPORT DU COMITÉ

L'IMPRIMEUR DE LA REINE, CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1959

20645-8-1

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: L'honorable ADRIAN K. HUGESSEN

Les honorables sénateurs

*Aseltine	Gladstone	Molson
Baird	Gouin	Monette
Beaubien	Grant	Paterson
Bishop	Haig	Pearson
Bouffard	Hardy	Power
Bradley	Hayden	Quinn
Brunt	Horner	Raymond
Buchanan	Hugessen	Reid
Campbell	Isnor	Robertson
Connolly (<i>Halifax-</i> <i>Nord</i>)	Jodoin	Roebuck
Connolly (<i>Ottawa-</i> <i>Ouest</i>)	Kinley	Smith (<i>Queens-</i> <i>Shelburne</i>)
Dessureault	Lambert	Stambaugh
Emerson	Lefrançois	Véniot
Euler	*Macdonald	Vien
Farris	McGrand	Wood
Gershaw	McKeen	Woodrow—(48).
	McLean	
	Méthot	

*Membre d'office.

Membres, 50
(Quorum, 9)

ORDRE DE RENVOI

MERCREDI 28 janvier 1959

Extrait des Procès-verbaux du Sénat.

“Conformément à l'ordre du jour, l'honorable sénateur Aseltine propose, avec l'appui de l'honorable sénateur Brunt, que le bill S-3, intitulé “Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada”, soit maintenant lu pour la deuxième fois.

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

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Aseltine propose, avec l'appui de l'honorable sénateur Emerson, que le bill soit renvoyé au Comité permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.”

Le greffier du Sénat,

J. F. MACNEILL.

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 26 février 1959

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 11 heures du matin.

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen (*président*), Aseltine, Connolly (*Ottawa-Ouest*), Farris, Gouin, Grant, Haig, Isnor, Jodoin, Kinley, Lambert, Lefrançois, Macdonald, Méthot, Monette, Power, Reid, Robertson, Smith (*Queens-Shelburne*) et Woodrow (20).

Aussi présents: M. E. Russell Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire; les sténographes officiels du Sénat.

Le Comité reprend, article par article, l'étude du bill S-3, intitulé: Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada.

Preennent la parole pour expliquer le bill:

M. J. R. Baldwin, sous-ministre des Transports; le capitaine F. S. Slocombe, chef de la Division nautique du ministère des Transports; M. O. S. Booth, sous-ministre adjoint des Transports.

Sont également entendus: M^e Léopold Langlois, représentant *The Canada Merchant Service Guild Incorporated*, et M^e Paul Gérin-Lajoie, représentant des associations de pilotes.

La proposition de l'honorable sénateur Power ayant pour objet de modifier l'article 9 de la page 6 du bill et d'insérer à la *ligne* 9, après le mot "dimensions", les mots suivants: "d'au plus deux cent cinquante tonneaux de jauge au registre", mise aux voix, est rejetée par 9 voix contre 5.

L'article 9, mis aux voix, est adopté par 10 voix contre 6.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Connolly (*Ottawa-Ouest*), il est décidé que le bill soit modifié ainsi:

Page 5: Retrancher l'article 8.

Il est décidé de rapporter ledit bill avec des modifications.

A midi et demi, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Certifié conforme.

Le secrétaire du Comité,
Gérard Lemire.

RAPPORT DU COMITÉ

JEUDI 26 février 1959.

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le bill S-3, intitulé: "Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada", a étudié ledit bill conformément à l'ordre de renvoi du 28 janvier 1959 et en fait maintenant rapport, avec les modifications suivantes:

1. *Page 5*: Retrancher l'article 8.
2. *Page 7*: Retrancher les lignes 32, 33 et 34, et y substituer ce qui suit:
" (3) Le Ministre peut établir des règlements exemptant des propriétaires ou capitaines des prescriptions énoncées au paragraphe (1). "
3. *Page 8*: Retrancher les lignes 10 à 13 inclusivement et y substituer ce qui suit:
" e) autorisant un officier ou pilote détenteur d'un brevet de pilote, délivré par le gouvernement des États-Unis, à naviguer dans toutes eaux canadiennes du bassin des Grands lacs décrites en son brevet, s'il lui est démontré que, suivant la législation des États-Unis, les pilotes ou officiers détenteurs de brevets ou certificats délivrés par le Canada sont autorisés à naviguer sur les eaux des États-Unis dans les Grands lacs, leurs eaux de communication et eaux tributaires, ainsi que le fleuve Saint-Laurent. "
4. *Page 8*: Retrancher l'article 12 et y substituer ce qui suit:
" 12. L'article 481 de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:
" 481. Les navires à vapeur d'une jauge brute d'au plus cinq tonneaux et transportant au plus douze passagers, et les yachts de plaisance à propulsion mécanique non munis de chaudières pour la propulsion sont exemptés de l'inspection annuelle, ainsi que des règlements établis en vertu de l'article 410, sauf ceux qui concernent le matériel et les précautions contre l'incendie. "

Le président,

ADRIAN K. HUGESSEN.

LE SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

OTTAWA, jeudi 26 février 1959

TÉMOIGNAGES

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le bill S-3, intitulé: Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, se réunit à 11 heures du matin.

Le sénateur A. K. Hugessen occupe le fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, la séance est ouverte. Nous nous occupons encore de l'article 9 du bill. Je crois que nous avons entendu tous les témoignages qui devaient être rendus relativement à cet article. Le Comité est-il maintenant prêt à se prononcer?

Le sénateur GOUIN: Puis-je poser une question? J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt le témoignage de M. Baldwin. A un moment, il a expliqué qu'à l'avenir, ce serait, pour ainsi dire, une épreuve de compétence qui déterminerait l'octroi, au capitaine ou au lieutenant d'un vaisseau, de l'équivalent d'un brevet de pilote. Il a mentionné qu'il n'y aurait aucune distinction quant au pavillon arboré, mais il est fort probable que les marins canadiens en sauront davantage au sujet du fleuve Saint-Laurent que les marins étrangers. N'est-il pas à prévoir que certains capitaines et lieutenants des États-Unis prétendront en savoir beaucoup au sujet du fleuve Saint-Laurent?

M. BALDWIN: Monsieur, sur ce point, je puis seulement dire que je crois la chose possible. Nous ne tiendrions pas compte des prétentions, nous aurions un mode d'examen. Je puis ajouter que j'estime absolument indispensable pour nous d'être en mesure de nous occuper des situations de ce genre, car si nous ne le pouvions pas, les États-Unis pourraient bientôt nous montrer les dents sur les Grands lacs, s'ils pensaient que nous nous montrons déraisonnables à un moment quelconque. Nous devons, semble-t-il, nous montrer équitables en considérant ce problème et prendre en considération que nous voulons que nos navires circulent dans les eaux des États-Unis. J'imagine, quant à ce qui pourrait arriver, comme je l'ai déjà dit, que le niveau de compétence exigé pour la navigation sur le fleuve Saint-Laurent en vertu d'une exemption que nous pourrions songer à accorder, serait tellement élevé que relativement peu pourraient se montrer aptes. Certainement, la majorité seraient des Canadiens. J'admets qu'après eux, mais beaucoup plus bas sur la liste, viendraient les Américains.

Le sénateur LAMBERT: Peut-on justement présumer que les navires américains s'engageant dans le chenal emploieraient des pilotes canadiens aussi facilement que nos propres navires?

Le PRÉSIDENT: Quelle voie?

Le sénateur LAMBERT: Le bas du fleuve Saint-Laurent. C'est le fond de la question.

M. BALDWIN: Je le suppose, monsieur. Si un navire américain doit verser des droits obligatoires et doit prendre un pilote à bord, le pilote sera un pilote canadien breveté. C'est tout ce qu'ils peuvent obtenir.

Le sénateur LAMBERT: D'après les remarques de mon ami, j'ai compris qu'il existe une distinction entre les navires canadiens et les navires américains, circulant dans cette région, quant au choix des pilotes.

M. BALDWIN: Non, monsieur, je ne le crois pas.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Vous avez parlé, il y a un instant, d'un examen pour les officiers. Quel genre d'examen cela serait-il? Par exemple, tous les capitaines américains qui auraient l'intention de passer dans ces eaux et de piloter leurs propres navires devraient-ils subir un examen?

M. BALDWIN: Oui, monsieur. J'ai constamment insisté sur le fait que l'éventualité des exemptions dans le bas Saint-Laurent et dans les circonscriptions de Laval est très mince à mon avis, si mince que nous n'avons même pas tenté encore d'établir les normes que nous exigerions pour accorder une exemption; mais je puis dire que les normes établies, le cas échéant, exigeraient un examen personnel du candidat, un degré d'expérience et des preuves de compétence, etc.

Le PRÉSIDENT: En pratique, le seul territoire où les pilotes américains pourraient avoir accès serait la circonscription de Montréal-Kingston ou en amont, n'est-ce pas?

M. BALDWIN: Les pilotes américains brevetés, oui. C'est cela, je crois. La difficulté pour répondre à votre question, monsieur, c'est que les États-Unis n'ont pas de pilotes brevetés comme tels. Le brevet de pilote est décerné aux États-Unis, de fait, au capitaine du navire ou au premier lieutenant.

Le PRÉSIDENT: Vous ne prévoyez aucune modification du mode de pilotage qui existe actuellement entre Montréal et la Pointe-au-Père, alors qu'on décerne des brevets uniquement aux pilotes canadiens?

M. BALDWIN: Non, aucune.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): A cette exception près, monsieur le président, que si les navires américains faisant le cabotage dans cette région demandaient l'exemption des droits obligatoires de pilotage, et j'aimerais à cet égard obtenir la confirmation du ministre, advenant que le ministère y consentît, je suppose qu'il imposerait les mêmes normes d'examen aux capitaines et lieutenants américains demandant l'équivalent d'un brevet de pilote qu'aux capitaines et lieutenants de navires canadiens qui circuleraient dans les mêmes eaux.

M. BALDWIN: Oh! très certainement.

Le PRÉSIDENT: Eh bien, l'assertion est des plus rassurantes, n'est-ce pas?

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je le crois, monsieur.

Le sénateur LAMBERT: Il me vient en ce moment à l'esprit, comme exemple, que le trafic à destination de Sept-Îles pourrait bien augmenter. Le transport se répartirait entre les navires canadiens et américains, je suppose?

Le PRÉSIDENT: Oui.

Le sénateur LAMBERT: De sorte que des relations de travail très pratiques devraient être organisées?

Le PRÉSIDENT: Oui.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Puis-je ajouter ceci, monsieur le président? Ces pilotes et les associations de pilotes rendent des services très précieux. Tout le monde le reconnaît.

Le PRÉSIDENT: Certes, oui.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): J'imagine que le certificat de compétence qui serait délivré à ces capitaines dépendrait d'un examen sévère, et que leur compétence serait aussi élevée que celles des pilotes faisant le pilotage dans la circonscription en question?

Le PRÉSIDENT: C'est ce que dit le sous-ministre.

Le sénateur LAMBERT: Oui.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je ne parlais tantôt que des qualités comparables entre capitaines et lieutenants canadiens et américains; maintenant, je parle des capitaines et lieutenants, d'une part, et des pilotes d'autre part, c'est-à-dire, des normes exigées pour l'obtention du brevet du ministère.

M. BALDWIN: Je ne suis pas très certain, encore une fois, de pouvoir répondre au sénateur aussi parfaitement qu'il le désire, car je trouve un peu difficile de déterminer exactement ce qu'il entend par "compétence".

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Eh bien, les normes que vous appliqueriez pour les capitaines et lieutenants, canadiens ou américains, si vous vouliez leur accorder des brevets leur permettant en certains cas de diriger les navires sans qu'ils aient à payer les droits obligatoires de pilotage, seraient aussi élevées que celles que vous posez pour la délivrance de certificats?

M. BALDWIN: D'une manière générale, ma réponse serait affirmative, à l'exclusion cependant de la question de la formation, en d'autres termes, l'apprentissage, les quinze années de formation, etc.; par ailleurs, nous devrions, je crois, maintenir le niveau de compétence en général.

Le sénateur KINLEY: Et la connaissance des conditions locales.

M. BALDWIN: C'est certainement la condition essentielle de toute l'affaire.

Le sénateur KINLEY: Monsieur le président, ces derniers jours, nous avons discuté l'article 9, et, si je ne me trompe, les objections sont que les navires étrangers jouiraient de certaines exemptions dans les ports canadiens. Il doit y avoir une raison motivant notre désir de modifier cet article et de créer les dispositions proposées. En cherchant une réponse, je m'aperçois que le ministère des Transports, dans la note explicative, s'exprime en ces termes:

Le fait d'exempter les seuls navires britanniques du paiement obligatoire des droits de pilotage, constitue une distinction contre les navires des autres pays et représente, dans plusieurs cas, une violation de traités de longue date avec d'autres pays.

D'après nos délibérations de ces derniers jours, il semble que nous tâchions de démontrer que le Canada a eu des torts; l'explication donnée ici est que ce sont les navires britanniques qui créent la difficulté. Or, nous nous posons naturellement une question d'où vient la plainte? Naturellement, ayant quelque expérience de ces choses, nous répondons: des États-Unis. Car les États-Unis deviendront des partenaires dans le transport sur les Grands lacs et dans la navigation intérieure au Canada; l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent marquera une nouvelle phase de la navigation et, naturellement, ils se plaindraient. Je ne sais pas s'ils l'ont fait, mais c'est là ce que je pense.

Le sénateur FARRIS: Vous voulez dire qu'ils se seraient plaints relativement aux traités?

Le sénateur KINLEY: Plaints que la Grande-Bretagne a la préférence. C'est ce qu'ils ont fait. Ils prétendent que l'exemption des droits de pilotage pour les seuls navires britanniques constitue une distinction contre les navires des autres pays. C'est en partie ce qui explique qu'ils veulent cette loi.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): C'est ce que montrent les témoignages, de toute façon.

Le sénateur KINLEY: Il s'est, pour ainsi dire, formé dans nos esprits l'idée que le Canada aurait, que le Canada a tort, parce qu'il existe d'obscurs traités conclus avec des pays comme la Pologne, où nous n'envoyons jamais de navires, et dont l'unique raison d'être est notre désir de vendre à ces pays, qui transpor-

traient la marchandise, et ainsi nous sacrifions nos droits maritimes pour obtenir plus d'affaires.

Le sénateur LAMBERT: Puis-je demander au sénateur Kinley pourquoi il présume, si on en croit ce qu'il dit, que l'objection aux exemptions vient des États-Unis?

Le sénateur KINLEY: C'est ce que je pense, bien sûr.

Le sénateur LAMBERT: Quelle preuve avez-vous de cela?

Le sénateur KINLEY: Eh! bien, voici une façon de m'exprimer: si l'objection ne vient pas des États-Unis, elle peut être niée.

Le sénateur KINLEY: Je vais la nier immédiatement, car je sais pertinemment que l'une des plus fortes protestations contre l'intrusion de la Grande-Bretagne a été formulée par une importante ligne de navires canadiens circulant sur les Grands lacs et dont l'opinion est significative.

Le sénateur KINLEY: Je parle des étrangers. Je reviendrai à votre réponse dans un moment. Je suis parfaitement d'accord avec vous à ce propos. Quand je dis "autres pays", je ne parle pas de nos propres gens. Permettez-moi de vous montrer la portée de ce traité conclu en 1932.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Quel traité est-ce?

Le sénateur KINLEY: C'est la Convention relative à la marine marchande de la Communauté britannique.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): De 1931.

Le sénateur KINLEY: Oui. Elle a été conclue en même temps qu'a été adopté le Statut de Westminster.

La présente convention s'appliquera à tous les territoires administrés sous l'autorité du Gouvernement de toute Partie de la Communauté et aux navires immatriculés dans cette Partie, ou dans tout port d'enregistrement étranger, et qui répondent aux conditions relatives au titre de propriété énoncées à l'article 2 (1).

Or, voilà un privilège considérable. Nous trouvons au Canada des armateurs qui veulent faire conserver cet accord grâce auquel ils peuvent exploiter leurs navires à meilleur marché. Aujourd'hui, la situation est telle que les intérêts maritimes anglais se plaignent de l'immatriculation de convenance, et ils citent le Libéria, Panama et tous ces autres pays. Ainsi, ce n'est qu'une question de degré; ceux-là sont des contrevenants tout autant que les autres.

Et maintenant, j'arrive à la question que le sénateur, mon ami, a posée précédemment. J'ai ici l'exposé de la *Dominion Marine Association*. Cette association, comme vous le savez, groupe des armateurs depuis les Grands lacs jusqu'au golfe Saint-Laurent; et voici le premier appendice; c'est une proposition détaillée qu'on incorporerait dans un traité conclu avec les États-Unis. Vous vous rappelez que les représentants du ministère des Affaires extérieures ont dit hier qu'ils ne savent pas si les États-Unis aimeraient que nous nous joignons à eux et que le Canada et les États-Unis concluent un accord réglant les intérêts maritimes sur les Grands lacs. La proposition est sans doute celle que ce pays présente au Congrès et, comme le sénateur Farris l'a signalé justement, elle ne peut devenir loi avant que le Sénat des États-Unis l'ait adoptée.

Aucun navire autre qu'un navire des États-Unis d'Amérique ou qu'un navire canadien, selon la définition donnée ci-après, ne doit pas être affecté au transport par eau des marchandises entre un port ou autre endroits des États-Unis d'Amérique et un port ou autre endroit du Canada, à l'intérieur des Grands lacs, lorsque les ports d'embarquement et de débarquement sont situés à l'intérieur des Grands lacs.

Dans le présent traité, "Grands lacs" signifie les lacs Ontario, Érié, Huron (y compris la baie Georgienne), Michigan et Supérieur, leurs eaux

de communion et eaux tributaires, y compris le fleuve Saint-Laurent vers la mer jusqu'à une ligne droite tirée du Cap-des-Rosiers à la Côte nord et passant par la pointe ouest de l'île d'Anticosti.

a) "Vaisseau des États-Unis" signifie un navire construit et muni de papiers conformément aux lois des États-Unis.

b) "Navire canadien" signifie un navire immatriculé au Canada, soit en vertu des dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada, soit en vertu des dispositions de la Convention relative à la marine marchande, avant le 1^{er} août 1936; après une date qui sera publiée, la définition ne comprendra que les navires et bâtiments construits et immatriculés au Canada.

Ces articles ont été acceptés par les associations du Canada et des États-Unis comme renfermant leurs vues, et les membres de la *Lake Carriers' Association* ont présenté ces mêmes vues à l'exécutif de leur gouvernement.

La *Lake Carriers' Association* est le groupement américain qui correspond à l'association canadienne du même nom.

Or, lorsque j'ai fait des commentaires en Chambre lors de la deuxième lecture de ce bill, j'ai dit que la Convention relative à la marine marchande était, semblait-il, l'obstacle qui a provoqué la modification de l'article 9 de ce bill. L'accord a été en vigueur pendant toutes ces années et l'exposé dont je cite des passages indique qu'on n'avait jamais eu l'intention de maintenir cet accord en vigueur pendant tout ce temps. L'accord a été conclu il y a de nombreuses années et les temps ont changé. Le Canada s'est développé, et pendant cette période d'expansion il a perdu sa marine marchande. Le pays n'a pas de marine marchande aujourd'hui parce que ce traité place nos opérations de marine marchande entre les mains de pays étrangers, où les salaires sont bas. Je puis donc comprendre facilement que certains armateurs désirent immatriculer leurs navires en Angleterre: même les grosses sociétés le font. Mais ce n'est pas tant cela qui m'inquiète. Ce qui m'intéresse, moi qui suis des provinces Maritimes, c'est que nos habitants devraient pouvoir faire du service maritime à bord de navires canadiens. L'occasion a disparu. Les habitants des provinces Maritimes étaient de grand navigateurs avant la Confédération; maintenant, à cause des changements, les occasions ne s'offrent plus à nous. En réalité, nous sommes le seul élément de la population canadienne qui ne soit pas protégé et qui ne puisse maintenir ses gens sur la mer. On nous dit qu'il est plus dispendieux d'employer nos navires. C'est parce que nous conservons des normes plus élevées.

Le sénateur LAMBERT: Nos navires coûtent plus à construire aussi.

Le sénateur KINLEY: Oui, et j'en parlerai plus tard. Alors, également, les assurances coûtent davantage au Canada. *Lloyd's of London* exerce un monopole dans ce domaine, et l'assurance maritime coûtent plus cher au Canada qu'en Angleterre.

On nous dit également que le Canada ne peut exploiter ses bateaux aujourd'hui parce que les salaires sont trop élevés. Je n'en sais rien. Je constate qu'on paie les matelots environ \$1 l'heure. Tout calculé, ils travaillent huit heures par jour et doivent être en disponibilité pendant seize heures, quand le navire est en mer. En outre, ils sont loin de leurs familles. Je prétends qu'au pays, un homme qui travaille en mer doit recevoir des gages comparables à ceux qu'obtient celui qui travaille sur terre. Quels sont les travailleurs spécialisés, travaillant sur la terre ferme, au Canada, qui gagnent moins?

Le sénateur FARRIS: Sénateur Kinley, je suis de votre avis, mais en quoi cela a-t-il rapport à l'objet de notre discussion?

Le sénateur KINLEY: Je veux que la situation soit clairement exposée dans le compte rendu, car il s'agit d'une autre violation des droits de la navigation

canadienne, puisque les navires étrangers viendront ici sans payer les droits de pilotage. Considérez seulement les gages qu'obtient le matelot canadien. Il n'obtient pas autant, il ne gagne certainement pas plus, que celui qui, possédant les mêmes qualités, travaille sur terre. Toutes les autres industries au Canada sont protégées. Par exemple, si notre industrie du textile ne peut concurrencer celle du Japon, on relève immédiatement le tarif, etc. Depuis trente ans, la marine marchande du Canada a supporté la concurrence mondiale et elle ne peut pas la subir plus longtemps. Nous n'aurons plus de marine marchande au Canada et plus de marins marchands sur la mer si ce traité continue d'être en vigueur.

Venons-en aux faits. On m'a questionné sur le coût de revient de la construction navale. Le coût élevé de la construction d'un navire au Canada, comparativement à l'Europe, résulte presque entièrement du niveau élevé de la vie au Canada, lequel a pour conséquence le coût supérieur des matériaux. Sur le prix d'ensemble de la construction d'un nouveau navire au Canada, une proportion de plus de 60 p. 100 (cela me semble beaucoup) est consacrée aux salaires, si on considère non seulement la rémunération des employés des chantiers mais aussi celle de la main-d'œuvre des fabriques canadiennes de machines et d'outillage. Le salaire horaire moyen dans un chantier britannique est de 50c., dans un chantier allemand, de 39c., dans un chantier canadien, suivant sa situation géographique, de \$1.30 à \$1.87. Nous ne pouvons construire les navires au même prix que les autres pays et nous devons ou cesser de construire des navires ou obtenir quelque compensation des autorités.

Le sénateur LAMBERT: Quels sont les coûts aux États-Unis?

Le sénateur KINLEY: Les coûts y sont plus élevés.

Le sénateur LAMBERT: Plus élevés qu'ici?

Le sénateur KINLEY: Oui, de toute façon, les salaires y sont plus élevés. Les salaires ne sont pas l'unique considération. Aux États-Unis, le chiffre d'affaires est plus élevé qu'ici. En outre, le remplacement de l'homme par la machine entre aussi en ligne de compte.

En ce qui concerne les frais d'exploitation des navires canadiens, la Commission maritime canadienne, dans son sixième rapport, en date du 29 juin 1953, indique estimativement quels sont les frais d'exploitation quotidiens d'un navire océanique ordinaire de 10,000 tonnes de port en lourd, construit pendant la guerre, à l'exclusion du combustible et de la dépréciation.

Les renseignements qui figurent dans le rapport de la Commission maritime sont les suivants:

Frais	Canada Navire océanique	Royaume-Uni Navire océanique	Canada Navire des lacs
Total des salaires	\$316.50	\$140.50	\$324.00
Vivres	66.00	48.00	70.00
Approvisionnements et fournitures	66.50	52.50	75.00
Réparation et entretien (y compris les fonds d'inspection)	160.00	123.50	166.00
Assurance	129.50	119.00	134.00
Administration	62.00	46.00	62.00
Divers	15.50	14.00	20.00
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	\$816.00	\$543.50	\$851.00
	<hr/>	<hr/>	<hr/>

Je signalerai que l'écart dans le coût des approvisionnements et des fournitures, entre \$52.50 au Royaume-Uni et \$75 au Canada, peut s'expliquer par le fait que nous nourrissons mieux nos marins. On ne nourrit pas aussi bien

les marins sur les navires britanniques. Je le tiens pour certain, car des membres de ma famille ont fait du service à bord des navires britanniques.

Le sénateur HAIG: En quoi cela concerne-t-il le bill qu'étudie le Comité?

Le sénateur KINLEY: Cela concerne grandement le bill. L'écart que marque le poste de l'administration, entre \$46 au Royaume-Uni et \$62 au Canada, peut s'expliquer par le fait que le Royaume-Uni possède plus de navires et que les frais se trouvent répartis. A l'heure actuelle, l'Angleterre perd un peu par suite de l'immatriculation de complaisance, car elle constate que dans des pays comme la Nigéria, où le niveau de vie est inférieur, on immatricule des navires que peuvent néanmoins exploiter des armateurs canadiens. Cela n'aide pas beaucoup les marins canadiens.

La question est que nous sommes actuellement en évolution. Nous traitons avec les Américains. Vous pouvez voir ce qu'ils pensent de cette affaire. La voie maritime du Saint-Laurent va s'ouvrir bientôt et il me semble que l'occasion est mal choisie pour proposer cet article. Cependant, le gouvernement a décidé qu'il le veut, et loin de moi la pensée, sans plus de détails, de dire qu'il ne doit pas entrer dans un bill d'administration. Mais je dis que l'entière structure de notre marine marchande est fautive. Nous sommes à nous faire de nouveaux amis là-bas dans les lacs. Ils étaient prisonniers des terres pendant un certain temps et ils ne s'inquiétaient pas. Ils étaient en sûreté, mais ils vont commencer maintenant à s'inquiéter. Ainsi, nous nous faisons de nouveaux amis et nous deviendrons plus forts. Mais j'aimerais que le Comité sût qu'en ce qui concerne la marine marchande, les provinces Maritimes ont perdu quelque chose: une industrie qui leur appartenait naturellement. Aujourd'hui, toute l'affaire est en désordre.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est-il d'avis que nous mettions l'article 9 aux voix?

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Je ne veux pas retarder le Comité, mais j'ai une autre question à poser. Ce ne sera pas long. Si je comprends bien, le paragraphe (2) ayant trait au port de Saint-Jean, en réalité déroge aux dispositions du sous-alinéa (i) du paragraphe (1). Je comprends également qu'il vise à forcer les gros navires de pêche, ceux de plus de 250 tonneaux, à payer des droits de pilotage; comme, à l'heure actuelle, le Canada n'a pas de chalutiers ou de bateaux de pêche de plus de 250 tonneaux, la disposition ne nous atteindra pas. Il semble donc qu'elle vise directement les navires étrangers. Je n'y trouve rien à redire. Je suis d'accord, mais je veux savoir ce qu'il arriverait si ces gros navires de pêche étrangers décidaient, pour une raison ou pour une autre, de faire de Sydney (Nouvelle-Écosse) leur port de relâche pour les approvisionnements, etc. En vertu de quelle partie de la loi le ministère des Transports pourrait-il obliger ces mêmes navires de pêche, qui pourraient entrer dans le port de Sydney en grand nombre, à payer les droits de pilotage?

M. BALDWIN: L'interprétation juridique que nous donnons à l'ancien alinéa i) "les navires affectés à la pêche" est qu'il s'agit d'une des catégories pour lesquelles nous avons le droit de supprimer l'exemption.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Je croyais que vous aviez dit hier que le mot auquel il fallait faire bien attention était le mot "employés"?

M. BALDWIN: Oui, et "affectés" est considéré comme signifiant "employés".

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): C'est là l'explication.

Le sénateur REID: Nous supprimons le sous-alinéa (iv) "navires... employés à des voyages entre un port de la province de la Colombie-Britannique et le port de San-Francisco...". Voici la question que je pose au sous-ministre: les pilotes dirigeant des navires entre San-Francisco et la côte de la Colombie-Britannique paient-ils des droits de pilotage et, cela étant, la suppression de

ce sous-alinéa (iv) signifie-t-elle qu'ils devront payer des droits de pilotage? Si je comprends bien, vous éliminez ce sous-alinéa?

M. BALDWIN: Oui.

Le sénateur REID: Et le groupe compris dans le sous-alinéa (iv) est exempté du paiement des droits de pilotage.

M. BALDWIN: Il ne le sera pas à l'avenir, à moins d'une exemption particulière accordée en vertu de l'alinéa c) qui précède. L'exemption s'appliquerait d'abord aux navires des États-Unis, car ce sont les seuls navires qui fassent ce transport à l'heure actuelle.

Le sénateur REID: Ils ne serait pas exempts?

M. BALDWIN: C'est exact, à moins d'obtenir une exemption particulière en vertu d'un des articles précédents.

Le sénateur HAIG: Le vote!

Le PRÉSIDENT: Le Comité est-il prêt à se prononcer sur l'article 9? L'article 9 est-il adopté?

Le sénateur GOUIN: Je suis contre l'article.

Le sénateur POWER: Monsieur le président, j'aimerais proposer une modification à l'alinéa c.) Je propose que l'alinéa c) soit supprimé dans le bill et cela, si je comprends bien, signifierait que l'ancien alinéa c) serait rétabli?

Le PRÉSIDENT: Quelle que soit la forme de l'amendement que vous proposez, l'ancien alinéa serait rétabli.

Le sénateur POWER: Oui. Cela veut dire que l'alinéa c) se rapporterait aux navires dont la jauge ne dépasse pas 250 tonneaux.

Le sénateur FARRIS: Puis-je appeler votre attention sur le fait que le début de l'article 9 dit que l'article 346 est abrogé?

Le sénateur POWER: Alors, je modifierai mon amendement proposant d'insérer de nouveau, à la neuvième ligne, de la page 6 du bill, après le mot "dimensions", les mots "d'au plus deux cent cinquante tonneaux de jauge au registre".

Le sénateur HAIG: Qu'est-ce que cela signifie?

Le sénateur POWER: Cela signifie dans une grande mesure qu'il sera plus difficile, pour l'autorité de pilotage ou pour Sa Majesté, d'exempter les navires jaugeant plus de 250 tonneaux.

Le sénateur HAIG: Que dit de cela le sous-ministre?

M. BALDWIN: Eh! bien, du point de vue des représentants du ministère, je puis dire uniquement que cela infirmerait un des objectifs primordiaux de l'article. J'ai donné précédemment les raisons pour lesquelles nous considérons ce point comme très important pour les fins administratives. La disposition nous permettra de régir plus pleinement la navigation et les pilotes. Il y a le simple droit d'exemption qui n'affecte d'aucune façon notre programme relatif à la sécurité de la navigation et au bien-être des pilotes. L'amendement proposé par l'honorable sénateur infirmerait un de nos objectifs primordiaux.

Le sénateur MACDONALD: Dois-je comprendre que vous dites qu'un de vos objectifs primordiaux est de rendre l'administration plus facile?

M. BALDWIN: L'un de nos objectifs primordiaux est d'assurer au gouverneur en conseil un droit souple, lui permettant en matière d'exemptions d'accroître ou de retirer les exemptions, pour des motifs de compétence; et l'amendement de l'honorable sénateur limiterait ce droit par la mention de "250 tonneaux". Nous ne tiendrions compte d'aucun navire de plus de deux cent cinquante tonneaux, ce qui rendrait notre effort vide de sens.

Le sénateur POWER: L'amendement laisserait les choses telles qu'elles sont aujourd'hui relativement aux navires de plus de 250 tonneaux. Est-ce que je me trompe?

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Si je comprends bien, vous parlez, entre autres choses, des gros navires affectés au cabotage. En vertu de l'amendement, actuellement proposé, à l'article 9 du bill, le gouverneur en conseil jouirait d'une autorité plus souple pour exempter du paiement obligatoire des droits de pilotage les gros navires employés au cabotage ou au commerce étranger. Toutefois, je suppose que vous pensez surtout au cabotage?

M. BALDWIN: Si c'est la région du Saint-Laurent que vous avez à l'idée, je dirais oui, probablement. Par exemple, l'amendement que propose le sénateur empêcherait de traiter avec les États-Unis, dans la région du Saint-Laurent et pourrait nous exposer à des représailles de la part des États-Unis, à ce sujet. Mais je veux dire qu'il s'agit ici d'un amendement général et qu'il y a au Canada neuf autres circonscriptions de pilotage qu'il faudrait également considérer.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je vous le concède, mais le sujet principal qui nous occupe est le bill, je pense, et la plupart des témoignages que nous avons entendus à ce propos ont concerné le bassin du Saint-Laurent et je comprends que ce que vous dites, monsieur le sous-ministre, c'est qu'avec le nouveau régime touchant le bassin en question et résultant de la canalisation, les États-Unis y auront des droits qui vont empiéter sur ceux de nos vaisseaux, nos vaisseaux de cabotage de plus de 250 tonnes. Vous voulez aussi être en mesure de considérer le même problème quant à leurs vaisseaux de même taille?

M. BALDWIN: Précisément, monsieur.

Le sénateur HAIG: Le vote!

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): A mon avis, nous ne devrions pas prendre une décision tout de suite. Je pense que ce serait utile pour le Comité que quelqu'un, le capitaine Slocombe, peut-être, nous donne les mesures d'un vaisseau de 250 tonneaux, à peu près, afin que nous puissions savoir ce qu'est un vaisseau d'une telle jauge.

Le capitaine SLOCOMBE: Ils ne sont pas bien gros, monsieur, pas plus de 100 pieds de longueur, j'imagine. Peut-être le sénateur Kinley pourrait-il le dire mieux que moi, car il en sait davantage au sujet des petits vaisseaux.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Je sais, mais j'ai pensé que c'est vous qui deviez le dire. Un vaisseau de 250 tonneaux est plutôt petit, et c'est mettre la limite bien basse.

Le capitaine SLOCOMBE: Oui.

Le sénateur SMITH (*Queens-Selburne*): Je me demande s'il n'y aurait pas lieu d'étendre les pouvoirs accordés au ministère.

Le sénateur POWER: Quant à l'argument du sénateur Smith, que l'on me permette de dire que, d'autre part, un vaisseau de 10 à 20 mille tonnes est un assez gros vaisseau pour passer dans un chenal ayant à peine plus de 600 pieds de largeur et une profondeur de 38 pieds, je pense, d'après ce qui a été dit dans les témoignages, alors que le vaisseau a un tirant d'eau de 27 ou 30 pieds. Conséquemment, si le ministère obtient le droit d'exempter un vaisseau de cette taille, il s'agit d'une affaire plus grave que d'exempter tout navire au-dessus de 250 tonneaux. Si le ministère est prêt à dire 1,000 tonneaux...

Le sénateur KINLEY: Une jauge de 250 tonneaux, c'est beaucoup pour un vaisseau en bois, mais tout dépend s'il s'agit d'un tonnage brut ou net.

M. BALDWIN: Il s'agit de jauge nette au registre.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je suppose qu'il est idiot de poser une telle question, mais quelle est la taille moyenné de ces bateaux de lacs qui font du cabotage?

Le capitaine SLOCOMBE: Environ 1,250 tonneaux nets, soit la grosseur actuelle d'un vaisseau de canal.

Le sénateur POWER: Je ne m'oppose donc pas à dire 1,000 tonneaux.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez changer votre amendement de façon à y inscrire 1,000 tonneaux?

Le sénateur POWER: Pas précisément. Je préfère le laisser comme il est.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est-il disposé à voter sur l'amendement du sénateur Power?

Le sénateur MACDONALD: La question est fort importante. Ce qu'a dit le sous-ministre m'a bien impressionné lorsqu'il a dit que cela pouvait mener à... quel est le mot que vous avez employé?

M. BALDWIN: Mesures de représailles.

Le sénateur MACDONALD: Des mesures de représailles de la part des États-Unis. Voilà qui me préoccupe. Nous avons tellement de difficultés avec les États-Unis. Pour commencer, il y a cette dérivation de commerce de 15 p. 100. Puis, il y a ce conflit au sujet du pétrole. Et nous nous disputons maintenant au sujet des avions, à savoir s'ils devraient être construits aux États-Unis ou au Canada. Il me paraît que si la déclaration du sous-ministre est exacte, nous jetons de l'huile sur le feu et avivons nos différends avec les États-Unis, et je ne veux pas qu'il en soit ainsi.

Le sénateur POWER: Pour considérer l'aspect international de la situation, voici ce que je veux dire. Pendant de longues années, à plusieurs reprises, quand des lois étaient présentées au Parlement, et que le sens en était difficile à saisir, bien souvent des gens venaient nous dire: "Bah! C'est afin que nous ayons plus de pouvoir de marchandage pour le traité que nous allons conclure." Maintenant, dans cette affaire en particulier, si nous devons transiger avec les États-Unis de façon unilatérale, nous détruisons tout notre pouvoir de marchandage en disant: "Venez par ici, voici ce que nous vous offrons d'avance." Pourquoi ne pas garder tous les moyens de marchandage que nous avons et ne disons-nous pas: "Tout est parfait, nous sommes probablement d'accord avec vous, mais nous devons aller devant le Parlement." Vous aurez ainsi quelque chose à dire au lieu de: "Entrez, messieurs, prenez tout ce que nous avons."

Le sénateur KINLEY: Sénateur, vous voulez faire remettre dans la loi la condition relative aux 250 tonneaux tout comme auparavant.

Le sénateur POWER: Précisément.

Le sénateur KINLEY: Laisser les choses où elles en étaient.

Le sénateur POWER: Ne rien changer.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je ne veux pas me discuter avec mon savant collègue qui est à ma gauche, mais nous avons modifié un autre article et nous en avons parlé hier soir, et je me demande si nous pourrions nous y reporter maintenant. D'après l'amendement en question, s'il devait y avoir des accords entre le Canada et les États-Unis, au sujet de ces exemptions, il faudrait que ce fût de façon réciproque.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. BALDWIN: C'est écrit au paragraphe 4, alinéa e).

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Pourrait-on donner lecture de cet amendement? Peut-être cela résoudrait-il le problème du sénateur Power?

Le PRÉSIDENT: Il s'agit d'un amendement à l'article 11 du bill, paragraphe 4, à la page 7: alinéa e), quinzième ligne. Nous accordons au gouverneur en conseil le pouvoir d'édicter des règlements et l'alinéa e) est ainsi libellé:

e) autorisant un officier ou pilote détenteur d'un brevet de pilote, délivré par le gouvernement des États-Unis, à naviguer dans toutes eaux canadiennes du bassin des Grands lacs, décrites en son brevet, s'il lui (le gouverneur en conseil) est démontré que, suivant la législation des États-Unis, les pilotes ou officiers détenteurs de brevets ou certificats délivrés par le Canada sont autorisés à naviguer sur les eaux des États-Unis dans les Grands lacs, leurs eaux de communication et eaux tributaires, ainsi que le fleuve Saint-Laurent.

Voilà la disposition réciproque que nous avons insérée.

Le sénateur FARRIS: Je ne pense pas que cela règle complètement la question.

Le PRÉSIDENT: Évidemment, sénateur, ce projet d'alinéa e) de l'article 375A donne carte blanche au gouverneur en conseil pour établir tous les règlements qu'il juge à propos et il pourrait fort bien dire: "Nous n'allons exempter les vaisseaux en question que si l'autre partie fait la même chose."

Le sénateur FARRIS: Ce qui m'intrigue beaucoup, c'est la déclaration du sénateur Power, soit que nous montrons notre jeu ou que nous nous engageons avant le temps. Tout ce que nous faisons, c'est prendre la situation en main pour transiger avec nos voisins. Il est vrai que la discussion pourrait prendre le sens que voici: "Ce que vous demandez est assez difficile. Il se peut que nous ayons à retourner devant le Parlement."

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je pense que c'est là un bon argument et voici pourquoi: supposons que vous découvriez, dans vos rapports avec les Américains qu'ils ont un tas de lois qui sont en contradiction avec quelques-uns de leurs droits de faire des traités. Le sénateur Farris a déjà parlé de cela. Maintenant, si nous voulons la libéralité commerciale (si je puis m'exprimer ainsi), il serait sage de notre part de rendre plus flexible qu'elle ne l'a été la position du gouvernement.

Le sénateur FARRIS: C'est ce que j'avais à l'esprit.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est-il prêt à prendre le vote sur l'amendement du sénateur Power. Vous savez que ce qu'il propose est d'insérer à la ligne 9 de la page 6, alinéa c) du paragraphe (1) de l'article 346 ce qui apparaît dans l'alinéa actuel: "D'au plus deux cent cinquante tonnes de jauge au registre." Quels sont ceux qui sont en faveur de l'amendement?

Le secrétaire du COMITÉ: Cinq.

Le PRÉSIDENT: Contre l'amendement?

Le secrétaire du COMITÉ: Neuf.

Le PRÉSIDENT: L'amendement est rejeté. Le Comité est-il prêt à voter sur l'article 9, ou bien y a-t-il d'autres amendements?

Le sénateur GOUIN: Je veux voter contre et je veux demander un vote "supplémentaire".

Le sénateur MACDONALD: Quant à l'article 9, j'aimerais que le sous-ministre dise brièvement au Comité dans quelle situation se trouverait le ministère, si nous laissons l'article tel qu'il est maintenant dans la loi. Je ne suis pas certain de l'importance qu'il y aurait à adopter cet article, et j'aimerais savoir ce qui arriverait si nous ne l'approuvions pas.

M. BALDWIN: Il est difficile de dire cela en quelques mots, sénateur, mais je vais essayer. Si l'amendement proposé n'est pas approuvé et si l'article demeure comme il est en ce moment, la première chose qui se produirait c'est

que l'article constituerait, comme il le fait actuellement, une violation de certains de nos traités internationaux ou serait en désaccord avec ces traités.

Cette affaire a concerné tout d'abord le ministère des Affaires extérieures et je ne veux pas la remettre sur le tapis. Mais l'objection que le ministère a fait valoir était sérieuse et valable et méritait qu'on la prit en considération, tout comme le gouvernement l'a fait. L'autre chose qui intéresse vivement notre ministère, c'est que la question du pilotage est un aspect très important du domaine maritime. La clause, telle qu'elle est en ce moment, ne paralyse pas tout à fait le gouvernement, mais elle lui limite l'autorité pour s'occuper de la question sur une base de compétence. Nous avons plusieurs objectifs ou responsabilités au ministère. Il faut d'abord maintenir la sécurité de la navigation. Voilà pourquoi le pilotage est nécessaire dans certaines régions. Nous avons aussi la responsabilité de veiller à ce que la navigation n'ait pas à supporter de fardeaux économiques, à moins que de tels fardeaux ne servent essentiellement les intérêts de la sécurité. Et, sous le régime de l'article en cause dans sa forme actuelle, la ligne de conduite du gouvernement, en ce qui a particulièrement trait à ce deuxième objectif, est tout à fait limitée. Merci, monsieur.

Le PRÉSIDENT: L'article 9 est-il adopté. Vous voulez un vote enregistré, sénateur?

Le sénateur GOUIN: Je veux un vote enregistré.

Le PRÉSIDENT: Tous ceux qui sont en faveur de l'article 9?

Le secrétaire du COMITÉ: Dix.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des avis contraires?

Le secrétaire du COMITÉ: Six.

Le PRÉSIDENT: L'article est approuvé.

Messieurs nous allons maintenant aborder l'article 8 et ce sera le dernier. Je crois que j'étais mal renseigné quand j'ai tenté de faire mes remarques sur l'article 8. Je ne m'étais pas rendu compte qu'il y avait plus d'objections à l'article 8 que je n'en ai mentionnées. J'ai cru que c'était surtout par fierté et prestige que les gens de Montréal et ceux de Québec voulaient qu'il y eût une circonscription de pilotage de Montréal et une circonscription de pilotage de Québec et qu'ils ne voulaient pas donner au gouverneur en conseil le droit d'abolir cette circonscription et lui donner un autre nom, s'il le voulait. Nous avons appris de M^e Gérin-Lajoie, hier soir, que la véritable raison qu'ont les associations de pilotes de s'opposer à l'amendement proposé, c'est que les pilotes considèrent qu'ils ont certains droits acquis dans les circonscriptions actuelles délimitées par les articles 322 et 323. Sous une législation antérieure, qu'ils considèrent encore comme en vigueur, ou en vertu de décrets du conseil passés en vertu de cette législation antérieure, les droits de pilotage obligatoires deviennent payables dans ces circonscriptions et si quelques changements étaient apportés à ces circonscriptions, celles-ci tomberaient sous le coup de l'article 326 de la loi, en vertu duquel le gouverneur en conseil peut abolir les droits de pilotage obligatoires dans toute circonscription qu'il a lui-même créée.

Voilà, comme je l'entends, la principale objection. J'espère que je me suis exprimé de façon correcte, maître Gérin-Lajoie?

M^e GÉRIN-LAJOIE: C'est tout à fait exact, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Maître Langlois, avez-vous quelque chose à ajouter? Vous avez entendu ce que M^e Gérin-Lajoie avait à dire. Voulez-vous ajouter quelque chose? Êtes-vous de son avis?

M^e LANGLOIS: Oui, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il quelque chose que vous vouliez ajouter, parce que je pense que nous devrions avoir le point de vue des pilotes sur l'article 8, si nous ne l'avons déjà. Avez-vous quelque chose à ajouter?

M^e LANGLOIS: Je suis totalement d'accord avec M^e Gérin-Lajoie, sur ce point. Quoi qu'il en soit, j'ai en partie expliqué mon attitude là-dessus, quand j'ai parlé de la clause 9 du bill.

Le PRÉSIDENT: Oui, vous avez parlé de certaines autres lois dont vous avez dit qu'elles appuyaient votre point de vue, à savoir que les pilotes ont acquis des droits dans la circonscription de pilotage obligatoire de Québec.

M^e LANGLOIS: Et puis, monsieur le président, si l'amendement proposé est adopté, cela anéantira complètement la situation créée en faveur des circonscriptions de pilotage de Québec et de Montréal, en vertu des articles 322 et 323 de la loi.

Le PRÉSIDENT: Oui.

Le sénateur MACDONALD: A-t-on proposé un amendement, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: J'ai proposé un amendement dans lequel la situation des pilotes n'est pas prise en considération. Le ministère a-t-il quelque chose à dire concernant le point de vue juridique? Il semble qu'il soit question de droits acquis des pilotes dans les circonscriptions de Montréal et de Québec. Avez-vous des remarques à faire sur ce point, monsieur Baldwin?

M. BALDWIN: Oui, monsieur le président, nous du ministère, sommes désireux de prendre en considération le point de vue des circonscriptions de Québec et de Montréal, dans le texte qui nous occupe. Nous ne nous opposerions certainement pas à un amendement dans le sens de celui que vous avez vous-même proposé, hier soir, mais nous considérons qu'un amendement de ce genre constitue pour ainsi dire le minimum de ce qu'il nous faut, à cause du point de vue juridique dont vous avez parlé. Si vous me le permettez, je vais demander au sous-ministre adjoint, M. Booth, de faire un exposé, car il a étudié la question depuis hier.

M. C. S. Booth, sous-ministre adjoint du ministère des Transports:

Monsieur le président, dans les statuts révisés du Canada 1927, au chapitre 186, soit la Loi sur la marine marchande d'alors, voici ce que renfermait l'article 455:

Tout navire qui navigue dans l'une ou l'autre des circonscriptions de pilotage de Montréal, de Québec, d'Halifax ou de Saint-Jean, ou dans toute autre circonscription dans les limites de laquelle le paiement des droits de pilotage est alors obligatoire en vertu d'un arrêté en conseil sous la présente Partie, doit payer les droits de pilotage...

La partie sur laquelle porte notre discussion est:

Tout navire qui navigue dans les circonscriptions de pilotage de Québec ou Montréal doit payer les droits de pilotage.

Ceci date de 1927.

En 1934, la Loi sur la marine marchande a été modifiée et la mention de Québec, Montréal, Halifax et Saint-Jean a été enlevée. A part quelques changements de mots sans importance, l'article est demeuré comme il est aujourd'hui. En 1934, il s'agissait de l'article 337, au chapitre 44. L'article porte maintenant le numéro 345 et en voici le texte:

Tout navire qui navigue dans les limites d'une circonscription de pilotage où le paiement des droits de pilotage est pour lors obligatoire en vertu de la présente Partie doit payer ces droits...

Autrement dit, la mention particulière de Québec, Montréal, Halifax et Saint-Jean a été enlevée. Et il n'y a dans cet article nulle mention de Québec et Montréal. Il ne s'applique pas à Québec et à Montréal parce que ces circonscriptions ne sont pas créées conformément à un décret du conseil.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Avant d'aller plus loin, monsieur Booth, quel était l'article dans la loi de 1927?

M. BOOTH: L'article 455.

Si j'ai bien compris M^e Langlois, il s'appuyait sur deux autres dispositions pour soutenir les droits traditionnels existants qu'ont les circonscriptions de Québec et de Montréal au paiement obligatoire. Le premier est l'article 718 de la loi de 1934, décrit dans la marge de façon suivante: "Subsistance après abrogation". Voici ce qu'on y voit:

Tous règlements, règles, statuts, ordonnances et arrêtés, toutes actions, instances et poursuites, toutes charges et tous titulaires, toutes attributions et obligations...

Et je pense que c'est le mot "obligations" qui nous concerne probablement. En d'autres termes, l'obligation de payer des droits obligatoires, voilà ce qui se rapporte à la question.

Je poursuis:

...toutes affaires inachevées et toutes choses quelconques découlant ou dépendant de quelque loi que la présente loi abroge, subsisteront à cette abrogation et se maintiendront comme s'ils découlaient ou dépendaient primitivement de la présente loi, jusqu'à ce que décision soit rendue ou prise à leur égard sous l'autorité de la présente loi.

Monsieur le président, voilà qui est fort compliqué. Je me permets une explication. La Loi antérieure sur la marine marchande ayant été abrogée, il y a eu bien des arrêtés et toutes sortes de choses qui devaient demeurer pendant la période de transition. Autrement dit, de nouveaux arrêtés devaient être passés, etc. Il s'agissait essentiellement d'une disposition de transition.

Le sénateur FARRIS: Cet article ne se trouve pas dans la loi actuelle?

M. BOOTH: Je reviendrai là-dessus. Relativement à la codification de 1952, au chapitre 67 des statuts de 1948, soit la Loi concernant les statuts révisés du Canada, le paragraphe (2) de l'article 7 commence par les mots:

A compter de ladite date,...

soit le jour de la proclamation,

toutes les dispositions comprises dans les différentes lois et parties de lois mentionnées à l'annexe A susdite, seront abrogées dans la mesure indiquée dans la troisième colonne de ladite annexe A.

Et l'annexe A mentionne spécifiquement le chapitre 44 de la Loi sur la marine marchande du Canada, 1934; il y est dit que la loi est refondue, sauf certains articles particuliers et de fait le dernier article de cette longue liste est l'article 718. Autrement dit, l'article 718 de la loi de 1934 disparaît, de façon que, même s'il y avait eu un report en vertu de cet article de subsistance, ce qui, à mon avis, n'est pas le cas, avec l'abrogation de cet article 718, lors de la confection des statuts de 1952, ce report était complètement nul et sans effet.

Le sénateur FARRIS: Avez-vous examiné l'article d'interprétation, à ce propos?

M. BOOTH: Oui, sénateur Farris. J'ai vérifié avec M^e Langlois, ce matin, et celui-ci m'a dit qu'il s'en rapportait à l'article 19, paragraphe (1) b). En voici le texte:

Sauf indication de l'intention contraire, à moins qu'il ne soit autrement prévu au présent article, l'abrogation d'une loi ou d'une disposition

législative ou la révocation d'un règlement . . . b) n'atteint pas l'exécution antérieure d'une loi, d'une disposition législative ou d'un règlement ainsi abrogé ou révoqué, ni une chose dûment faite ou subie sous leur régime.

Le PRÉSIDENT: On emploie les mots "l'exécution antérieure"?

M. BOOTH: Monsieur le président, il me semble que ce soit les mots-clés et il n'est certainement pas question d'exécution antérieure ici.

Le sénateur FARRIS: Qu'en serait-il d'un décret du conseil antérieur?

M. BOOTH: Son exécution n'est que pour un certain temps, mais elle n'est pas reportée.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): C'est la clé de l'affaire. Je pense, monsieur le président, qu'il serait bon que M. Booth lise de nouveau l'article de la Loi d'interprétation:

M. BOOTH: Oui. Article 19, paragraphe (1) b):

"Sauf indication de l'intention contraire, à moins qu'il ne soit autrement prévu au présent article, l'abrogation d'une loi ou d'une disposition législative ou la révocation d'un règlement . . . b) n'atteint pas l'exécution antérieure d'une loi, d'une disposition législative ou d'un règlement ainsi abrogé ou révoqué, ni une chose dûment faite ou subie sous leur régime."

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Comment appliquez-vous cela au cas qui nous occupe? Il est évident que M^e Langlois dit, en dépit de l'abrogation de 1934 et la mesure prise lorsque la Loi concernant les statuts révisés a été adoptée, que l'article précédent, soit l'article 455 de la Loi de 1927, demeurerait. C'est ce qu'il prétend.

M. BOOTH: La Loi d'interprétation dit que l'abrogation de la loi de 1927 ne doit pas atteindre l'exécution antérieure. Ce que nous tentons de faire en ce moment n'a rien d'antérieur.

Le sénateur FARRIS: Il ne s'agit que de savoir si, oui ou non, un décret du conseil adopté en vertu de la première loi constitue une exécution antérieure.

M. BOOTH: La loi originale elle-même spécifiait qu'il devait y avoir paiement obligatoire. Il n'était pas question d'un décret du conseil. De fait, un décret du conseil a été adopté pour approuver les règlements découlant de cela, mais la disposition formelle se trouvait dans la loi même.

Le sénateur REID: Dois-je conclure de ce que vous avez dit que l'article 455 de 1927 ne tient plus?

M. BOOTH: Dans la mesure où il a été abrogé et réédité et que dans la nouvelle loi, les noms de Montréal et de Québec ont été omis. Il faut donc présumer que le Parlement avait l'intention de les omettre puisqu'il n'a pas adopté de disposition alternative. Cela paraît plutôt une omission, mais ce n'est là qu'une opinion.

Le sénateur FARRIS: En ce qui a trait à Montréal et à Québec, ne serait-il pas opportun de rétablir la disposition qui a été mise de côté?

M. BOOTH: A part le côté historique qui a évidemment son importance, il semble que pour autant que ce soit faisable, la loi devrait être uniforme pour toutes les circonscriptions de pilotage. A part la conservation de ces circonscriptions historiques, il n'y a aucune raison, en ce qui concerne la législation, de considérer différemment ces deux circonscriptions.

Le sénateur FARRIS: Monsieur le président, j'aurais cru que ceux qui s'intéressent au côté historique de la question, ne se seraient pas contentés de s'en rapporter à la Loi d'interprétation, car je doute fort qu'elle soit en leur faveur. J'aurais pensé qu'ils eussent présenté un amendement qui eût rétabli la loi comme elle était auparavant.

Le PRÉSIDENT: Oui.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Autrement dit, ce que vous proposez, sénateur FARRIS, c'est que les gens qui représentent les pilotes se seraient trouvés dans une situation meilleure en demandant un amendement à l'article 345, qui eût été en conformité avec la loi de 1927.

Le sénateur FARRIS: Oui, je ne l'aurais pas fait moi-même, parce que je viens de l'Ouest et que cette affaire ne me touche pas particulièrement, mais j'ai l'impression que ce serait la façon logique de procéder.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): C'est aussi mon avis. Je me demande si M^e Langlois admettrait ce qu'a dit M. Booth.

Le sénateur FARRIS: Je pense que les deux circonscriptions ont plus d'avantages avec l'amendement qu'elles n'en auraient avec l'article d'interprétation.

Le PRÉSIDENT: Oui, je le crois.

Sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je le pense aussi, spécialement à cause de l'attitude que prend ouvertement le ministère. Est-ce là ce à quoi vous vous attendez, sénateur Farris?

Le sénateur FARRIS: Il y a ici dans l'amendement en question quelque chose au moins qui permettrait de demander au ministère la protection de ces deux circonscriptions. Mais si les intéressés comptent sur la vieille loi pour les protéger, je ne crois pas que l'article dans la Loi d'interprétation soit de nature à les aider. Il me semble qu'ils devraient accepter cet amendement ou bien présenter une demande pour le rétablissement de la disposition de la loi de 1927 qui a été enlevée.

Le PRÉSIDENT: D'une part ils se reposent sur quelque chose qui est fort équivoque.

Le sénateur FARRIS: Pour le moins.

Le PRÉSIDENT: Oui, pour le moins équivoque. D'autre part, en vertu de l'article 324, ils pourraient cependant demander au ministère: "Nous voulons que vous instituiez le paiement obligatoire dans nos deux circonscriptions."

M. BALDWIN: Je puis dire que c'est ce que nous voulons faire, maintenant que nous avons découvert cette étrange anomalie de 1934. En modifiant l'article, si cela peut se faire, nous voulons remettre les droits obligatoires de pilotage en vigueur dans ces circonscriptions, car nous sommes d'avis que c'est la chose à faire.

Le sénateur ASELTINE: Très bien! Très bien!

Le sénateur ISNOR: Y compris Halifax?

M. BALDWIN: Oui.

Le sénateur FARRIS: Je pense qu'ils seraient bien mieux comme cela qu'en laissant la loi comme elle était.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Voilà une tâche pour vous, maître Langlois.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que tout le monde est content? Le ministère vous donne l'assurance, maître Langlois, qu'il va rétablir le pilotage obligatoire dans les circonscriptions.

M^e LANGLOIS: Si j'ai bien saisi ce qu'a dit M. Baldwin, le ministère va proposer un amendement. Est-ce exact, ou s'agit-il seulement d'une assurance?

M. BALDWIN: C'est une assurance que j'ai donnée concernant l'article 324 proposé. La question de l'amendement est entre les mains du président.

Le PRÉSIDENT: L'amendement que j'ai proposé hier soir reposait sur une raison d'ordre historique et tendait à protéger les circonscriptions de pilotage de Montréal et de Québec, et je pensais que nous pouvions en arriver là

simplement en laissant le présent article 324 comme il est, en l'appelant paragraphe (1) et en ajoutant un nouveau paragraphe (2) au présent article 324 et en disant:

“Dans les limites des circonscriptions de pilotage de Québec et de Montréal, comme elles sont indiquées aux articles 322 et 323, le gouverneur en conseil peut créer de nouvelles circonscriptions de pilotage et en établir et en changer les limites.”

Il me semble que l'on donnerait ainsi plus d'uniformité et de logique aux articles 322 et 323 qui fixent les limites actuelles.

Le sénateur ISNOR: Sauf que l'on n'y revient pas à l'idée première d'inclure Halifax et Saint-Jean. Et vous devez évidemment vous rappeler que l'on remonte à deux cents ans en arrière là-bas et que nous avons le pilotage depuis bien longtemps. Je pense que nous nous trouvons exactement dans la même situation. Je serais en faveur de revenir à l'article original.

Le PRÉSIDENT: Il n'en reste pas moins, sénateur Isnor, que les articles 322 et 323 décrivent les limites des circonscriptions de pilotage de Québec et Montréal, alors qu'il n'y a pas de description pour Halifax et Saint-Jean.

Le sénateur ISNOR: Il y en avait dans l'article original.

Le PRÉSIDENT: Non, on y faisait simplement mention que Québec, Montréal, Halifax et Saint-Jean avaient le pilotage obligatoire.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Le paiement obligatoire des droits de pilotage.

Le PRÉSIDENT: Précisément.

Le sénateur MACDONALD: L'amendement est-il satisfaisant?

Le PRÉSIDENT: Nous allons voir ce qu'en dit M^e Langlois?

M^e LANGLOIS: Monsieur le président, je regrette de différer d'opinion avec vous encore une fois, mais nous ne sommes pas prêts à dire que nous sommes en faveur de l'amendement tel qu'il est proposé, car en agissant ainsi, en donnant au gouverneur en conseil le pouvoir de créer de nouvelles circonscriptions dans celles de Québec et Montréal, cela veut dire que nous allons abolir les circonscriptions actuelles. Il n'est certainement pas possible de conserver la circonscription de Montréal et celle de Québec comme nous les avons aujourd'hui et de créer, au sein de ces mêmes limites, deux circonscriptions additionnelles sans abolir, au préalable, celles que nous avons aujourd'hui.

J'ai préparé un amendement moi-même. La raison pour laquelle le ministère demande l'amendement proposé, c'est qu'il entend subdiviser la circonscription de pilotage de Montréal, alors qu'une subdivision a, de fait, existé depuis trois ou quatre ans. Si c'est là tout ce que veut le ministère, je fais respectueusement observer au Comité qu'il suffira d'un amendement à l'article 324 pour atteindre ce but. Mon amendement ne ferait qu'ajouter à la fin de cet article les mots “ou subdiviser toute circonscription de pilotage”.

Monsieur le président, j'ai ici des copies de l'amendement proposé. Si les membres du Comité voulaient les voir, peut-être pourrait-on les leur distribuer.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit d'un amendement au présent article 324?

M^e LANGLOIS: Voici ce que contiendrait alors l'article 324:

Le gouverneur en conseil peut créer d'autres circonscriptions de pilotage et en fixer les limites; il peut abolir une circonscription, autre que celles de Québec et de Montréal, créée par la présente loi ou par toute autre loi ou sous leur autorité, et peut modifier les limites de toute circonscription de pilotage.

Et j'ajouterais les mots “ou subdiviser toute circonscription de pilotage”.

Le sénateur KINLEY: Que fait-on de Trois-Rivières? Cette ville fait-elle partie de la circonscription de Montréal ou de celle de Québec?

M^e LANGLOIS: Elle appartient à Montréal, monsieur.

Le sénateur KINLEY: Est-ce un endroit où l'on change de pilote?

M^e LANGLOIS: Oui, depuis trois ou quatre ans.

M. BALDWIN: Monsieur, ce qui à première vue ne saurait être trouvé acceptable, du point de vue juridique, c'est le mot "subdiviser", parce qu'il n'a pas de signification juridique dans le contexte de la loi. L'autorité que nous confère la loi est celle de créer une circonscription et c'est le seul mot qui soit défini. Le mot "subdivision" n'a aucune signification. Brièvement, nous sommes prêts à accepter le fait que nous ne voulons pas obtenir l'autorité d'abolir ces deux circonscriptions. Tout ce que nous entendons rechercher, c'est le pouvoir de rectifier leur organisation. Mais cela suppose de nouvelles circonscriptions dans ces limites. C'est pourquoi nous trouvions bien acceptable la proposition faite par le président, le sénateur Hugessen, parce qu'elle retirait le pouvoir d'abolir ces circonscriptions, mais elle donnait quand même celui d'établir les nouvelles circonscriptions dans les mêmes limites, si nous devons commencer à les diviser, vu le progrès de la navigation et les conditions changeantes du pilotage. De plus, l'amendement du président nous accorderait le pouvoir, par arrêté en conseil, de remettre en vigueur cette question des droits obligatoires, au sens que je lui donne.

Le sénateur KINLEY: Ne prenez-vous pas le pouvoir d'abolition dans d'autres circonscriptions.

M. BALDWIN: Nous avons ce pouvoir dans le moment, monsieur.

Le PRÉSIDENT: D'après l'article 324, le gouverneur en conseil a ce pouvoir d'abolition, sauf en ce qui concerne Québec et Montréal.

Le sénateur HAIG: Voulez-vous lire l'amendement que vous proposez, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Voici mon amendement: Laisser comme il est l'article 324 et en faire un paragraphe (1) renfermant ceci:

Le gouverneur en conseil peut créer d'autres circonscriptions de pilotage et en fixer les limites; il peut abolir une circonscription, autre que celles de Québec et de Montréal, créée par la présente loi ou par toute autre loi, ou sous leur autorité, et peut modifier les limites de toute circonscription de pilotage.

Vient ensuite le paragraphe (2):

Dans les limites des circonscriptions de pilotage de Québec et de Montréal, comme il est indiqué aux articles 322 et 323, le gouverneur en conseil peut créer de nouvelles circonscriptions de pilotage et en fixer les limites et il peut modifier lesdites limites.

Le sénateur HAIG: Cela comprend tout.

Le sénateur MACDONALD: Je crois que c'est fort dangereux.

Le sénateur HAIG: Je trouve cela très bien.

Le sénateur MACDONALD: J'estime que c'est fort dangereux. Je ne suis pas certain que les circonscriptions de Québec et de Montréal garderaient les droits qu'elles ont en ce moment.

Le sénateur KINLEY: Cela détruirait leurs droits.

Le sénateur MACDONALD: Si j'étais à leur place, je préférerais que l'article reste comme il est. Quelqu'un s'y oppose?

Le sénateur ASELTINE: D'après votre amendement, monsieur le président, les autorités pourraient faire une nouvelle circonscription autour de Trois-Rivières.

Le PRÉSIDENT: Oui.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): A mon sens, monsieur le président, les pilotes étaient contre cela, au début, parce qu'ils croyaient avoir des droits acquis quant au paiement obligatoire des droits de pilotage dans ces deux circonscriptions.

Le PRÉSIDENT: Dans les deux circonscriptions actuelles, oui.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): S'ils conviennent maintenant, monsieur le président, que l'argument de M. Booth était solide, ils sauront, en tous cas, que le ministère voudra s'en tenir à cela quand la question sera soulevée et il semble alors qu'il leur reste ce que vous avez décrit précédemment comme étant "un argument de prestige" pour maintenir les deux circonscriptions, l'une à Québec et l'autre à Montréal.

Le PRÉSIDENT: Même si l'on en prend une partie pour Trois-Rivières ou quelque chose du même genre.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Alors, dans ce cas-là, n'est-ce pas satisfaisant pour les pilotes? Les deux circonscriptions sont conservées par les articles 322 et 323, mais il y a la permission de créer une sous-circonscription, si vous voulez l'appeler ainsi. Alors, n'ont-ils pas ce qu'ils veulent, soit la conservation des deux circonscriptions, en plus du droit qu'a le ministère, d'après votre amendement, de subdiviser pour des fins administratives? Je ne fais que demander des renseignements.

Le PRÉSIDENT: On veut créer une nouvelle circonscription.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Pour des fins administratives?

Le PRÉSIDENT: Oui.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Au sein des deux autres circonscriptions. Maintenant, subissent-elles quelque tort de cette façon? Je pose la question pour me renseigner.

Le PRÉSIDENT: M^e Gérin-Lajoie a soulevé le point.

M^e GÉRIN-LAJOIE: Je veux dire quelques mots en réponse à la question du sénateur Connolly. D'abord, je dois dire bien respectueusement que nous ne sommes pas d'accord avec l'interprétation (et j'appelle cela une interprétation) de M. Booth. A la vérité, il a cité une partie de la loi, et nous voulons nous reporter à d'autres articles de la loi. J'ai ici un tableau comparatif des lois de 1927, 1934 et 1952, mais je doute fort que votre Comité, ou le Sénat, ou le Parlement du Canada voudraient se constituer en cour de justice pour donner une interprétation des statuts ou de la loi, dans leur forme actuelle.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): C'est vrai.

M^e GÉRIN-LAJOIE: Je vous demande de considérer comme une chose admise le fait que les pilotes, tout d'abord, ne sont pas d'accord avec l'interprétation du sous-ministre adjoint. Je pense que c'est une affaire d'interprétation. En second lieu, nous croyons que les taux des pilotes des circonscriptions de Québec et de Montréal seraient affectés défavorablement. L'assurance qu'a donnée M. Baldwin, tout à l'heure, est celle de faire adopter un décret du conseil pour rendre obligatoire le paiement des droits de pilotage. Nous admettons tous que le ministère agirait de la sorte et le gouverneur en conseil également, mais ce n'est pas une garantie qu'après deux ou cinq ans, le gouverneur en conseil n'en arriverait pas à une autre décision et n'éliminerait pas ce paiement obligatoire.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): C'est exact. Cela ne fait aucun doute.

Le PRÉSIDENT: Cela ne fait aucun doute.

M^e GÉRIN-LAJOIE: Voilà pourquoi nous voulons que cela demeure dans la loi, comme c'est le cas aujourd'hui. A la vérité nous pouvons nous reporter à d'autres dispositions. Je ne crois pas que le Comité tienne à ce qu'on lui cite

toutes les dispositions et à écouter les thèses de toutes les parties, tout comme si nous étions dans une cour de justice. Évidemment, si le Comité le désire je me ferai un plaisir de plaider ainsi notre cause.

Nous en concluons donc que nous préférierions garder l'article comme il est en ce moment dans la Loi sur la marine marchande du Canada, à moins que M. Baldwin (et je ne pense pas qu'il ait affirmé cela) n'ait l'assurance du ministère de la Justice que la situation présente est contraire à la loi.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire ce qui a été fait en créant la nouvelle circonscription de Trois-Rivières?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Oui. Et vraiment, monsieur le président, vous allez comprendre ma pensée, si je dis qu'il n'y a pas de circonscription de Trois-Rivières. L'autorité de pilotage et le gouverneur en conseil ont en ce moment, d'après la loi, le pouvoir de faire ce qu'ils veulent dans une circonscription. A la vérité, la loi, comme elle est aujourd'hui, confère même au gouverneur en conseil le pouvoir de nommer deux autorités de pilotage dans une seule circonscription. Je pourrais citer un article particulier de la loi, à ce sujet. On peut déduire de cet article tout autant que d'autres dispositions de la loi que ce qui s'est fait pour le changement de pilote à Trois-Rivières ou pour instituer un groupe spécialisé pour les déplacements dans le port de Montréal n'est pas contraire à la loi et toute disposition de ce genre peut être prise en vertu de la loi actuelle.

Le sénateur GOUIN: De quel article parlez-vous?

M^e GÉRIN-LAJOIE: L'article 327, par exemple, de la loi actuelle, la Loi sur la marine marchande du Canada, dit en conclusion, après le point et virgule, à la cinquième ligne:

et dès lors le Ministre remplace l'autorité de pilotage existante pour cette circonscription ou partie de circonscription.

Cela signifie que le ministre peut être l'autorité de pilotage pour seulement une partie de circonscription. Quant à l'autre partie, il se peut que l'autorité de pilotage consiste en trois ou cinq commissaires, selon les dispositions contenues dans d'autres articles de la loi actuelle.

L'article 325 donne au gouverneur en conseil le droit de constituer des autorités de pilotage dans toute circonscription de pilotage "et ces autorités de pilotage doivent se composer respectivement de trois membres au moins et de cinq membres au plus, y compris le président," et ainsi de suite. Mais dans certaines circonscriptions, il se peut que ce soit le ministre des Transports, et, à la vérité, dans le cas des circonscriptions de Montréal et de Québec également, il y a un droit acquis d'après lequel l'autorité de pilotage doit toujours être le ministre des Transports et jamais une commission du genre de celles dont il est question dans la dernière partie de l'article 325. L'article 325 dit:

Le gouverneur en conseil peut constituer des autorités de pilotage pour toutes circonscriptions de pilotage autres que celles de Québec et de Montréal...

Et à Québec et Montréal, seul le ministre des Transports peut être l'autorité de pilotage.

Ce ne sont là que quelques exemples propres à démontrer la longue portée d'un changement à l'article 324, quant aux limites ou à la constitution des circonscriptions de Montréal et de Québec. Du point de vue des pilotes, la principale raison de ne pas changer, c'est que le gouvernement a en ce moment le pouvoir de faire, d'après la loi d'aujourd'hui, tout ce que bon lui semble.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Surtout d'après l'article 327.

Le PRÉSIDENT: Quant à la nomination du ministre comme autorité de pilotage.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Précisément.

Le sénateur MONETTE: Voici ce que vous venez de citer: "Dès lors le ministre remplace l'autorité de pilotage pour cette circonscription ou partie de circonscription."

M^e GÉRIN-LAJOIE: Voilà, monsieur Monette. D'après tout ce que laisse entendre la situation présente, à Montréal, presque tout peut se faire dans une circonscription. Le gouverneur en conseil n'a pas à établir de règles ou de règlements uniformes pour une circonscription. Il peut y avoir une série de règles pour une partie de circonscription et une autre série pour une autre partie. Et comme je le dis, nulle indication n'a été donnée au Comité que le ministère de la Justice ait émis une opinion d'après laquelle l'état de choses actuel, à Montréal particulièrement, serait contraire à la loi.

Le sénateur FARRIS: Alors, vous ai-je bien entendu dire que vous vous en rapporteriez plutôt à l'idée que vous êtes protégé par les dispositions de la Loi d'interprétation.

M^e GÉRIN-LAJOIE: C'est là un angle de notre manière de voir. Mais comme je le disais tout à l'heure, il y a d'autres dispositions sur quoi nous reposer, tant dans les lois que dans les règlements approuvés par le gouverneur en conseil.

Le sénateur FARRIS: Ce qui revient à dire que vous voulez courir ce risque plutôt que d'accepter les dispositions du nouveau bill?

M^e GÉRIN-LAJOIE: Parfaitement.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Puis-je alors demander au sous-ministre, vu les dispositions de l'article 327, s'il a besoin de l'amendement que le ministère propose quant à l'article 324?

M. BALDWIN: Sénateur Connolly, je ne suis pas en mesure de citer une opinion catégorique du ministère de la Justice, car je ne m'attendais pas qu'on me demanderait de le faire sur ce point en particulier. Cependant, je puis dire qu'à mon sens il y a au moins lieu de se demander jusqu'où l'on peut aller dans l'administration d'une subdivision de circonscription sans entrer en conflit avec le but visé par la loi. Et je peux ajouter que, pour des raisons de fonctionnement administratif, nous considérons que nous serions en meilleure position de fournir un service efficace et de nous occuper des besoins des pilotes si, au lieu d'avoir à délimiter plusieurs subdivisions d'une circonscription, nous pouvions substituer de toutes nouvelles circonscriptions en divisant une circonscription en plusieurs circonscriptions nouvelles, au sens de la loi.

Cela n'est pas...

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Cela ne répond pas tout à fait à ma question. Quand vous parlez ainsi, pourquoi voulez-vous conserver les articles 322 et 323?

M. BALDWIN: Pour admettre le caractère historique de ces deux circonscriptions. Comme je l'ai fait remarquer antérieurement, nous serions disposés à aller plus loin et à conserver le vieil article 324 qui élimine le droit d'abolir ces circonscriptions, car nous n'avons pas l'intention de les abolir et nous sommes prêts à admettre leur situation au point de vue historique.

Le PRÉSIDENT: Puis-je vous demander si, en ce qui concerne ce que vous avez fait déjà dans les circonscriptions de Québec et de Montréal, celle de Trois-Rivières, etc., vous avez reçu l'opinion du ministère de la Justice, à savoir si vous outrepassiez les limites de votre autorité?

M. BALDWIN: Non, monsieur, l'affaire ne lui a pas été soumise officiellement, pour obtenir une décision.

Le PRÉSIDENT: La nouvelle proposition que vous faites n'est pas le résultat de quoi que ce soit que vous ait dit le ministère de la Justice?

M. BALDWIN: C'est exact.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Merci, monsieur Baldwin. Si vous me le permettez, monsieur le président, je n'ai que ceci à ajouter. Cette loi est manifestement fort compliquée. J'ignore comment ceux des membres du Comité qui ne sont pas des avocats ont pu persister jusqu'au bout. Ceci étant dit, je me demande s'il ne vaudrait pas mieux songer à laisser les articles 322, 323 et 324 tels qu'ils sont, vu les dispositions de l'article 327 (1), parce que, à ma façon d'interpréter, de façon générale, l'amendement à l'article 324, qui est dans notre bill, en plus de l'autre amendement que vous avez soumis au Comité, il se peut en effet, que nous ne prévoyions rien de plus que ce que la loi, dans sa forme actuelle, prescrit déjà. C'est une chose qu'il vaudrait la peine de considérer, à mon sens. J'ignore s'il est possible de faire cela d'ici une heure, mais cela ne compliquera pas une affaire qui l'est déjà suffisamment en soi.

Le sénateur FARRIS: Vous voulez dire que vous n'avez pas l'intention de la rendre pire.

Le PRÉSIDENT: Je ne sais pas si je devrais exprimer ici mon opinion personnelle, mais je n'ai pas l'impression que nous ferions un très grand tort au bill en laissant l'article 324 tel qu'il est. Il semble bien que le ministère de la Justice n'ait pas donné d'opinion voulant que le ministère des Transports ait outrepassé ses pouvoirs en faisant ce qu'il a fait jusqu'ici. S'il en avait été autrement, je serais porté à croire que nous devrions être en faveur du changement, mais nulle opinion n'a été émise. Il ne semble pas non plus que le ministère des Transports ait été en quoi que ce soit en faute à propos des subdivisions, si je puis m'exprimer ainsi, taillées dans les circonscriptions actuelles.

M. BALDWIN: Monsieur le président, je n'ai pas consulté mon ministre, mais, à en juger par des entretiens antérieurs, je puis dire que, sur ce point, nous sommes bien prêts, étant donné la discussion qui a eu lieu ici, à retirer cette clause particulière, si c'est conforme au désir du Comité, plutôt que d'insister fortement pour la laisser. Mais il y a une considération que je voudrais faire apparaître au compte rendu et c'est que si l'interprétation (et nous allons soumettre la question au ministère de la Justice pour obtenir une interprétation) donnée par le sous-ministre adjoint est la bonne, et si, de l'avis du ministère de la Justice, celles de M. Gérin-Lajoie et de M. Langlois ne sont pas bonnes, il faudra convenir qu'il ne saurait y avoir de paiement obligatoire de droits dans ces deux circonscriptions, et si certains armateurs croient qu'il y a matière à controverse, il se peut qu'ils aient une bonne cause en main et qu'ils la fassent valoir. Tant que le Comité se rendra compte de cet état de choses, comme je l'ai dit, je ne tiens pas tellement à cette disposition et je serais prêt à retirer la proposition d'amendement.

Le sénateur FARRIS: Si vous voyez qu'il y a possibilité de complication, vous voulez retirer la proposition. Mais quoi que nous fassions, nous nous trouvons en face d'une complication et, dans ce cas, ne devrions-nous pas laisser les choses où elles en sont?

Le PRÉSIDENT: Si nous nous en tenons à cela, il se peut que bientôt nous nous trouvions en face du sous-ministre, de M^e Gérin-Lajoie et de M^e Langlois qui, la main dans la main, réclameront un amendement, lors de la session prochaine.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Il est un autre aspect de la question, et nous devrions demander à M. Baldwin de le considérer lorsqu'il consultera le ministère de la Justice. Peut-être voulons-nous tous lui donner l'assurance que notre intention est de ne pas laisser de vide dans le pouvoir qu'il aura pour administrer, car il s'agit d'une chose nouvelle et importante

dans la loi maritime de notre pays, mais il se peut que le pouvoir accordé au ministre à l'article 327 (1), avec ce que les autorités ont fait... et peut-être n'ont-elles pas observé toutes les formalités prescrites... elles ont tout le pouvoir dont elles ont besoin.

Le PRÉSIDENT: Est-ce en général l'opinion du Comité que nous éliminions l'article 8 du bill?

Le sénateur MACDONALD: La clause est-elle rejetée?

Le PRÉSIDENT: Oui. Est-ce l'opinion générale?

Le sénateur KINLEY: Allez-vous y substituer autre chose?

Le PRÉSIDENT: Non, nous laissons comme il est l'article actuel, avec la possibilité qu'il y ait lieu de faire un amendement, l'an prochain.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Ou un amendement à la Chambre des communes.

Le PRÉSIDENT: Le présent bill doit encore aller à la Chambre des communes. D'ici lors, il se peut qu'il soit l'objet d'un nouvel examen de la part de tous ces messieurs qui ont fait des instances et qui peuvent trouver une solution. Dans l'intervalle, nous laissons l'article 324 comme il est.

Le Comité est-il d'accord?

Des VOIX: Entendu.

Le PRÉSIDENT: Je pense que nous en avons fini avec les articles dont nous avons à nous occuper, messieurs.

Le préambule est-il approuvé?

Assentiment.

Le titre est-il approuvé?

Assentiment.

Dois-je rapporter le bill?

Assentiment.

Messieurs, je dois dire que le Comité a été bien aidé par tous les témoins dans tout ce qui lui a été soumis. Je pense que je dois, au nom du Comité, les féliciter tous.

Nous avons eu devant nous des avocats de talent, M^{es} Jean Brisset, Gérin-Lajoie, Langlois et Mahoney, de qui nous avons reçu beaucoup d'aide. Nous avons aussi bénéficié du précieux concours du sous-ministre et de ses hauts fonctionnaires, soit, M. Baldwin, le sous-ministre, le capitaine Guthrie, M. Slocombe, M. Booth, le sous-ministre adjoint et M. Cumyn. La Division juridique du ministère des Affaires extérieures, représentée par MM. Kingstone et Bissonnette, nous a été aussi d'un grand secours.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): N'oublions pas le secrétaire-légiste du Sénat.

Le sénateur MACDONALD: Je crois devoir ajouter que nous apprécions la façon courtoise et savante avec laquelle le président a dirigé les délibérations.

Le Comité s'ajourne.

Deuxième session de la vingt-quatrième législature

1959

SÉNAT DU CANADA



DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ PERMANENT
DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

auquel a été renvoyé le

BILL C-38, INTITULÉ: "LOI POURVOYANT À LA
RÉDUCTION DE CERTAINS TAUX DE TRANSPORT
DE MARCHANDISES ÉTABLIS À L'ÉGARD DE
CATÉGORIES ET DE PRODUITS SPÉ-
CIALEMENT DÉSIGNÉS.

Président: L'honorable Adrian K. Hugessen

SÉANCE DU MERCREDI 17 JUIN 1959

TÉMOINS:

M. Rod Kerr, Q.C., commissaire en chef à la Commission des Transports;
M. L. J. Knowles, commissaire à la Commission des Transports.

RAPPORT DU COMITÉ

L'IMPRIMEUR DE LA REINE, CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1959

20662-3-1

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Adrian K. Hugessen
Les honorables sénateurs

*Aseltine	Gladstone	Molson
Baird	Gouin	Monette
Beaubien	Grant	Paterson
Bishop	Haig	Pearson
Bouffard	Hardy	Power
Bradley	Hayden	Quinn
Brunt	Horner	Raymond
Buchanan	Hugessen	Reid
Campbell	Isnor	Robertson
Connolly	Jodoin	Roebuck
(Halifax-Nord)	Kinley	Smith
Connolly	Lambert	(Queens-Shelburne)
(Ottawa-Ouest)	Lefrançois	Stambaugh
Dessureault	*Macdonald	Veniot
Emerson	McGrand	Vien
Euler	McKeen	Wood
Farris	McLean	Woodrow—(48)
Gershaw	Méthot	

50 membres
(Quorum, 9)

*Membre ex officio

ORDRE DE RENVOI

MARDI 9 juin 1959

“Conformément à l’ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la proposition de l’honorable sénateur Hnatyshyn, appuyé par l’honorable sénateur Higgins, tendant à la 2^e lecture du bill C-38, intitulé: “Loi pourvoyant à la réduction de certains taux de transport de marchandises établis à l’égard de catégories et de produits spécialement désignés”.

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

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L’honorable sénateur Aseltine propose, avec l’appui de l’honorable sénateur Higgins, que le bill soit renvoyé au Comité permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.”

Le greffier du Sénat,
J. F. MacNEILL.

PROCÈS-VERBAL

MERCREDI 17 juin 1959.

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

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen (*président*), Aseltine, Beaubien, Bouffard, Brunt, Gershaw, Gladstone, Gouin, Hayden, Horner, Isnor, Kinley, Lambert, Macdonald, McKeen, McLean, Molson, Power, Reid, Smith (*Queens-Shelburne*), Stambaugh, Veniot et Woodrow.—23.

Aussi présents: M. E. Russell Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire; les sténographes officiels du Sénat.

Le Comité procède à la lecture et à l'examen du bill C-38, intitulé: "Loi pourvoyant à la réduction de certains taux de transport de marchandises établis à l'égard de catégories et de produits spécialement désignés".

Preennent la parole pour donner des explications quant au bill:

M. Rod Kerr, C.R., Commissaire en chef, Commission des transports du Canada, et L. J. Knowles, Commissaire, Commission des transports du Canada.

Sur la proposition de l'honorable sénateur McKeen, appuyé par l'honorable sénateur Reid,

Il est décidé—Que le Comité demande la permission de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français des procès-verbaux de ses délibérations au sujet dudit bill.

Aussi présent: M. H. H. Griffin, Commissaire en chef adjoint, Commission des transports du Canada, qui n'est pas appelé à témoigner.

Il est décidé—Que le Comité rapporte le bill sans modification.

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

Certifié conforme.

Le secrétaire du Comité,
Gérard LEMIRE.

SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, mercredi 17 juin 1959

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 10 heures du matin pour l'étude du bill C-38, Loi pourvoyant à la réduction de certains taux de transport de marchandises établis à l'égard de catégories et de produits spécialement désignés.

Le sénateur Hugessen occupe le fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, nous devons étudier ce matin le bill C-38, Loi pourvoyant à la réduction de certains taux de transport de marchandises établis à l'égard de catégories et de produits spécialement désignés. J'ai consulté le Leader (l'hon. M. Aseltine) et il a été d'avis de faire établir le compte rendu des délibérations de ce matin. Si le Comité est d'accord, qu'un honorable sénateur présente une motion. Le sénateur McKeen présente la motion.

Est-ce que le Comité est d'avis de faire imprimer le compte rendu en 800 exemplaires en anglais et 200 en français?

(Assentiment.)

Le Comité se rappellera le débat qui a eu lieu au Sénat sur le bill intitulé: Loi pour la réduction des taux de transport de marchandises. Nous avons parmi nous ce matin pour rendre témoignage au sujet de ce bill M. Rod Kerr, c.r., commissaire en chef de la Commission des transports; M. H. H. Griffin, adjoint au commissaire en chef de la Commission des transports; et M. L. J. Knowles, membre de la Commission des transports. Je crois que ce qui intéressera le Comité, c'est l'effet qu'auront les nouveaux taux si cette mesure est adoptée.

Si je ne me trompe, le spécialiste en matière de taux est M. Knowles. Est-ce que les commissaires sont d'avis que c'est lui qui nous serait le plus utile dans les circonstances?

M. KERR: Même si je suis commissaire en chef depuis quelques mois, je serais le premier à dire que je ne mérite pas le qualificatif d'expert en taux de transport. M. le commissaire Knowles possède une expérience de cinquante années dans ce domaine et il a comparu ici lors de sessions précédentes. Il s'est élevé au plus haut poste du National-Canadien, division des taux de transport des marchandises. Il a ensuite servi de conseiller à la Commission royale des transports présidée par l'honorable M. Turgeon. Depuis quelques années, M. Knowles fait partie de notre Commission. Il est certainement mieux qualifié que moi pour répondre aux questions sur les taux de transport.

Le PRÉSIDENT: Le chef de l'opposition (l'hon. M. Macdonald) me rappelle que c'est la première fois que le commissaire en chef, qui a été récemment nommé, se présente devant notre Comité.

M. KERR: Je dois dire, monsieur, que c'est un privilège pour moi et les autres membres de la Commission d'être ici. Nous sommes heureux de vous assurer de notre coopération.

Le PRÉSIDENT: Merci. Est-ce que le Comité accepte la suggestion du commissaire en chef et consent à entendre M. Knowles?

(Assentiment.)

M. L. J. KNOWLES (*commissaire à la Commission des transports*): Merci, monsieur. C'est un plaisir d'être ici. J'y suis venu déjà il y a environ huit années.

Le PRÉSIDENT: Pour commencer, monsieur Knowles, peut-être pourriez-vous nous donner une idée de la manière dont ce bill, qui prévoit une subvention de 20 millions de dollars, pourrait amoindrir l'effet d'une augmentation de 17 p. 100 sur les taux établis à l'égard de catégories et de produits désignés, nous dire comment il influera sur ces taux et jusqu'à quel point il sera utile.

M. KNOWLES: Ce sera très simple, messieurs. L'augmentation de 17 p. 100 a été mise en vigueur par ce que l'on nomme le tarif général. Dans une colonne, on a les taux avant le 17 p. 100 et dans l'autre, ceux d'après. Par exemple, un taux d'un dollar dans la première colonne devient \$1.17 dans la deuxième colonne. Un barème du même ordre sera publié; le taux porté dans la troisième colonne sera de \$1.10 seulement, applicable pendant un an comme le veut le bill. On reviendra ensuite au 17 p. 100 à moins que la commission royale n'ait fait rapport et présenté des recommandations ou que le gouvernement n'ait décidé de continuer la subvention pour une autre période.

La mesure vise à alléger le poids des augmentations auxquelles le trafic normal n'a pas échappé. C'est environ le tiers seulement du trafic des chemins de fer. Un autre tiers représente le trafic international entre le Canada et les États-Unis. Il s'est augmenté en raison des relèvements internationaux permis par la Commission du commerce international et il se chiffre à un total de 112 p. 100. Le dernier tiers du trafic est soumis à ce que nous appelons les taxes convenues, c'est-à-dire les taux forfaitaires qu'il est difficile d'augmenter lorsque le contrat est passé avec l'expéditeur. Le contrat prévoit l'annulation par préavis de trois mois, mais ordinairement l'expéditeur raisonne ainsi: "Très bien, si vous voulez augmenter ces taux, vous me donnez un préavis de trois mois. J'accepterai tout simplement cet avis; le contrat sera annulé et j'aurai recours au camionnage ou aux navires."

Puis, il y a dans cet autre tiers, les taux de concurrence qui ne peuvent être augmentés au maximum en raison des bas tarifs du camionnage et du transport maritime. Il nous reste donc ce que les chemins de fer nomment le trafic normal. Il représente environ un tiers du total et il a subi huit augmentations depuis 1948. On les attribue en grande partie à la hausse du coût de la main-d'œuvre, ainsi que des prix des matériaux et des approvisionnements. Il en résulte une augmentation finale de 157 p. 100. La dernière augmentation de 17 p. 100 s'est ajoutée aux augmentations précédentes d'environ 125 p. 100. En réalité, l'augmentation de 17 p. 100 correspondait à peu près à une augmentation de 35 p. 100 sur les taux originaux de 1948, montés dans l'intervalle à 125 p. 100.

Si je comprends bien, huit provinces ont protesté auprès du cabinet contre cette augmentation de 17 p. 100. Selon la Loi sur les chemins de fer, le droit d'en appeler au gouverneur en conseil est permis pour toute question de fait ou de droit. L'appel fut entendu et le gouvernement a décidé de permettre l'augmentation. On a cherché une façon de réduire quelque peu le choc de cette augmentation et on a décidé que l'on pourrait accorder une subvention de 20 millions de dollars à prélever sur les revenus généraux du pays. Puis, on a demandé aux membres de la Commission des transports de déterminer quelle réduction cela constituerait. Or elle a estimé, reportant le trafic normal de l'an dernier sur 1959, que cela représenterait une réduction de 7 p. 100. L'augmentation se trouve ainsi ramenée à 10 p. 100 sur les anciens taux.

Le PRÉSIDENT: Ce chiffre de 7 p. 100 est-il vraiment celui que vous avez donné au gouvernement?

M. KNOWLES: C'est exact, monsieur le président.

La subvention est une subvention maximum; le gouvernement ne peut accorder plus que ces 20 millions de dollars. S'il y avait eu lieu de répartir cela sur un trafic plus considérable, la réduction aurait baissé à 6 p. 100. Si le trafic baisse, la réduction peut atteindre 8 p. 100 ou plus. Actuellement, et suivant les présents calculs, la réduction va s'établir à 7 p. 100, et elle absorbera les 20 millions de dollars en douze mois.

Le sénateur MACDONALD: Ceci est pour un an seulement?

M. KNOWLES: Oui, sénateur.

Le sénateur MACDONALD: A moins qu'un autre bill ne soit adopté l'an prochain, l'augmentation sera alors de 17 p. 100?

M. KNOWLES: Oui. Cette réduction expirera et l'ancien tarif reviendra en vigueur. Durant cet intervalle, on espère que la commission royale que le gouvernement a instituée pour étudier toute la question des tarifs-marchandises pourra suggérer une solution. Sans subvention, l'augmentation sera de nouveau un fait.

Le sénateur MCKEEN: Cela n'aurait aucun effet sur d'autre trafic que sur le trafic normal. Si le tarif augmentait et si les compagnies ferroviaires faisaient plus d'argent, avez-vous dit, on verrait une diminution de 6 p. 100 ou peut-être plus. Mais les taux de concurrence n'auraient pas d'effet sur cette particulière réduction?

M. KNOWLES: Les taux de concurrence n'interviennent pas ici du tout, sénateur. Je puis parfaitement imaginer que si les compagnies ferroviaires se rendent compte qu'elles doivent transformer une plus grande partie de leur trafic normal en trafic assujéti à des taux de concurrence pour lesquels elles ne touchent pas de subvention, le trafic normal leur obtiendra un plus gros montant en subvention. Il nous faudra la porter à 8 p. 100 pour absorber les 20 millions de dollars.

Le sénateur GERSHAW: Dans quelle mesure cette majoration allégera-t-elle le fardeau des augmentations pour les gens des Prairies, là où il n'existe pas de concurrence et où les trajets sont longs? Quelle aide ce bill leur apportera-t-il?

M. KNOWLES: L'aide consistera en une baisse de 7 p. 100.

Le sénateur GERSHAW: S'agira-t-il d'une réduction générale à travers tout le pays ou bien la réduction sera-t-elle plus sensible là où il n'y a pas de concurrence?

M. KNOWLES: Il s'agit d'une réduction générale des 157 p. 100. Ce sera une baisse d'environ 14 p. 100. Normalement, c'est 7 p. 100 sur le taux précédent, mais c'est vraiment une réduction d'environ 14 p. 100 du taux original de 1948.

Le PRÉSIDENT: Ce que le sénateur Gershaw demande M. Knowles, c'est, je crois, dans quelle proportion cette aide de 20 millions de dollars bénéficiera aux différentes parties du pays, à l'Est comme à l'Ouest par exemple.

Le sénateur HNATYSHYN: Quel avantage en retirera-t-on, disons à l'ouest de Port-Arthur?

M. KNOWLES: Selon la répartition du trafic entre les trois régions...

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous nous définir les régions?

M. KNOWLES: La région de l'Ouest va de l'ouest de Port-Arthur à la côte du Pacifique. Il s'agira là d'une somme de \$11,340,000. La région centrale formée surtout de l'Ontario et Québec, bénéficiera de \$5,300,000 et la région des Maritimes, soit à l'est de Lévis, bénéficiera de \$3,360,000. Cela fait le total de 20 millions de dollars.

Le sénateur BRUNT: Voudriez-vous me donner ces chiffres de nouveau?

M. KNOWLES: La région de l'Ouest, \$11,340,000.

Le PRÉSIDENT: Cela représente quel pourcentage du total?

M. KNOWLES: 56.7 p. 100. La région centrale avec 5.3 millions, pourcentage 26½ p. 100 et la région des Maritimes avec \$3,360,000, pourcentage 16.8 p. 100. Ces chiffres sont basés sur le trafic réel de ces régions en 1957.

Le sénateur STAMBAUGH: En d'autres termes, monsieur Knowles, vous voulez dire que l'augmentation est approximativement de 10 p. 100 au lieu de 17 p. 100?

M. KNOWLES: C'est exact.

Le sénateur KINLEY: Monsieur le président, je note que le bill exclut les taux de concurrence. Le bill dit: "autres que les taux de concurrence". Vous n'avez aucun contrôle sur les taux de concurrence. Ils sont libres?

M. KNOWLES: Non, les compagnies ferroviaires, conformément à la Loi sur les chemins de fer, sont autorisées à publier les taux de concurrence qu'elles jugent opportuns. Ils sont transmis à la Commission qui n'y peut rien et à moins que quelqu'un ne se plaigne, ils restent dans les dossiers, et ils sont appliqués par les compagnies ferroviaires.

Le PRÉSIDENT: Mais ils doivent être plus bas que les taux de catégorie ou les taux sur produits désignés?

M. KNOWLES: Oui, absolument. Ils ne seraient pas des taux de concurrence s'ils étaient plus élevés que les taux normaux.

Le sénateur KINLEY: Est-ce que je dois comprendre que les compagnies ferroviaires ne peuvent pas faire un marché avec l'expéditeur?

M. KNOWLES: On aurait là des taxes convenues.

Le sénateur KINLEY: Est-ce que les taxes convenues sont libres? N'existe-t-il pas de réglementation à ce sujet?

M. KNOWLES: Pas maintenant. Le Parlement a adopté en 1955 une loi qui a pratiquement enlevé à la Commission tout droit de regard sur les taxes convenues. Elles sont transmises à la Commission et nous ne pouvons rien faire à moins que quelqu'un se plaigne d'une certaine préférence néfaste à son commerce. Dans cette éventualité, nous pouvons lui fixer un taux, mais nous ne pouvons ordonner l'annulation, le changement ou l'extension d'une taxe convenue. En un mot, nous n'y pouvons rien.

Le sénateur BRUNT: C'est un contrat passé entre l'expéditeur et la compagnie?

M. KNOWLES: Oui, c'est un prix de contrat, le même qu'un expéditeur pourrait faire avec un camionneur.

Le sénateur KINLEY: Si je téléphone à la compagnie de chemins de fer et lui dis: "Je puis expédier ceci par camion pour \$100, qu'est-ce que vous allez faire?" elle peut me faire une offre, est-ce cela?

M. KNOWLES: Oui, mais elle publiera probablement un taux de concurrence pour cela sénateur.

Le sénateur KINLEY: Est-ce que ce taux ne serait pas le même pour tout le monde? Pourquoi serait-il publié?

M. KNOWLES: Ce taux serait publié à titre de taux de concurrence entre le point d'origine et le point de destination.

Le PRÉSIDENT: Applicable à n'importe qui?

M. KNOWLES: Applicable à n'importe quel résidant de ces deux points qui désire se servir de ce taux.

Le PRÉSIDENT: Quelle est la différence entre cela et la taxe convenue?

M. KNOWLES: Voici. La taxe convenue prend la forme d'un contrat par lequel l'expéditeur consent à confier tout son transport à la compagnie de che-

mins de fer. Lorsque la compagnie publie un taux de concurrence, rien n'empêche l'expéditeur de passer outre et de confier quand même toutes ses affaires aux camionneurs, mais le contrat l'oblige à confier tout son transport à la compagnie de chemin de fer.

Le sénateur BRUNT: C'est-à-dire moyennant les taxes convenues seulement?

M. KNOWLES: Moyennant les taxes convenues.

Le sénateur BRUNT: Faut-il les 100 p. 100? Je croyais qu'on pouvait s'entendre sur 80 p. 100.

M. KNOWLES: Pas nécessairement. Les proportions varient. Il existe des cas où, pour de courtes distances, l'expéditeur ne pourrait pas confier toutes ses affaires à la compagnie ferroviaire. Le consignataire veut le transport par camion, alors il faut faire exception, mais le minimum est d'environ 75 p. 100.

Le sénateur KINLEY: Quelle que soit leur entente, elle peut se faire sous le régime des prix convenus.

M. KNOWLES: C'est exact.

Le sénateur KINLEY: Si la compagnie ferroviaire a assez de poids pour dire: "Il va falloir nous confier vos affaires", elle peut le faire, mais peut-être ne devrait-elle pas être en mesure de pouvoir le faire?

M. KNOWLES: En 1938, les chemins de fer ont été autorisés par la Loi sur les transports à établir ces taxes convenues. La Commission avait alors encore plus d'emprise sur les taxes convenues que sur les taux ordinaires. Il lui fallait d'abord les approuver et ensuite entendre toutes les plaintes à leur sujet, mais les chemins de fer ont trouvé cette façon de procéder si gênante qu'ils ont demandé au gouvernement d'intervenir. Une nouvelle Commission Turgeon a recommandé que les chemins de fer aient une latitude pratiquement illimitée dans la fixation des taxes convenues, à une ou deux conditions.

Le sénateur KINLEY: Est-ce que vous savez combien de transactions se sont effectuées sous le régime des taxes convenues?

M. KNOWLES: Oui, je puis vous dire cela tout de suite.

Le sénateur KINLEY: Est-ce que le transport du blé se fait sous le régime des prix convenus?

Le PRÉSIDENT: Peut-être devriez-vous laisser le témoin répondre à votre première question d'abord, sénateur Kinley.

Le sénateur KINLEY: Je voulais juste savoir ce que couvrent les taxes convenues.

M. KNOWLES: Voici une estimation du Pacifique-Canadien. Cette compagnie a encaissé 48.4 millions au titre des taxes convenues comparativement à 406 millions pour tout le trafic.

Le PRÉSIDENT: Pour quelle année?

M. KNOWLES: 1958.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Si vous avez exclu les taux relevant de la loi de la Convention du Nid-de-Corbeau quelle proportion de l'autre source de revenus des chemins de fer représenteraient les prix convenus? Avez-vous des informations sur ce point?

M. KNOWLES: Oui, les taux statutaires ont rapporté 38 millions, à déduire des 406 millions. C'est environ 10 p. 100. Les taxes convenues représenteraient environ 11 p. 100 au lieu de 12 p. 100 en laissant de côté les taux statutaires.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Je ne vois pas où vous trouvez les 12 p. 100.

M. KNOWLES: Excusez-moi. C'est le contraire, soit environ 13½ p. 100 si vous excluez les taux statutaires. Les chemins de fer Nationaux ont tiré 56 millions des taxes convenues sur un total de 495 millions, ce qui veut dire qu'environ 11 p. 100 de leur trafic provient des taxes convenues.

Le sénateur ISNOR: Est-ce que je serais dans le vrai en disant qu'à cause de la concurrence dans le domaine du camionnage au Québec et en Ontario pratiquement toutes les taxes convenues profitent à ces deux provinces: Québec et Ontario?

M. KNOWLES: Ce n'est pas entièrement exact, sénateur. Des prix convenus ont cours dans l'Ouest du Canada et dans les Maritimes, mais de façon générale, vous avez raison. Approximativement, je dirais que peut-être 80 p. 100 des taxes convenues sont en Ontario et dans le Québec.

Le sénateur ISNOR: Alors je ne me trompe pas en disant que 80 p. 100 des taxes convenues vont à l'avantage de l'Ontario et du Québec?

M. KNOWLES: C'est une estimation approximative; mais des chiffres ont été compilés par la province de l'Alberta qui sait exactement combien il s'en trouve dans chaque province.

Le sénateur ISNOR: Je songe seulement aux Maritimes.

M. KNOWLES: M. Frawley, de l'Alberta, est ici et il pourrait vous fournir le chiffre exact si vous le désirez.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous ce chiffre pour l'Alberta, sénateur Isnor?

Le sénateur ISNOR: Si ce chiffre dépasse 80 p. 100, oui.

Le PRÉSIDENT: On peut vous dire quelle est la proportion des taxes convenues en Alberta. Voulez-vous ce renseignement?

Le sénateur ISNOR: Ce serait peut-être aussi bien.

Le sénateur KINLEY: L'État ne réglemente pas les taux du camionnage, n'est-ce pas?

M. KNOWLES: Bien, la situation est assez singulière. La Cour suprême, et le Conseil Privé, en Angleterre, en sont venus à la conclusion que le gouvernement du Canada avait compétence en matière de trafic interprovincial. Un bill a repassé cette compétence aux provinces censées l'exercer par une sorte d'entente générale sur toute la situation, mais les provinces entretenaient des idées différentes et cela n'a pas très bien marché. Les gros camionneurs auraient demandé au gouvernement fédéral de reprendre sa compétence en la matière et de la faire exercer par une sorte de commission.

Le sénateur KINLEY: Cela n'aidera pas les petits.

Le sénateur REID: Est-ce que je dois comprendre que le gouvernement du Canada n'a pas autorité sur le camionnage entre les provinces?

Le PRÉSIDENT: C'est justement l'opposé, sénateur Reid.

M. KNOWLES: Oui, c'est justement le contraire. Il a autorité sur le trafic interprovincial des camions et des autobus, mais il s'est arrangé pour la remettre aux provinces et leur permettre de l'exercer parce qu'en fait les provinces l'exerçaient localement. Le gouvernement du Canada n'a pas compétence du tout pour ce qui se passe à l'intérieur des provinces.

Le PRÉSIDENT: Le commissaire en chef souligne que le Parlement fédéral a adopté une loi par laquelle il délèguait sa compétence en matière de camionnage interprovincial aux différentes provinces, celles-ci devenant alors ses agents.

Le sénateur HORNER: Mais, cela ne pourrait empêcher le gouvernement fédéral de revenir à sa position initiale.

Le PRÉSIDENT: Oh non! Le gouvernement central pourrait changer cela à son gré et reprendre en mains le camionnage interprovincial.

Le sénateur ISNOR: Je me demande si M. Knowles pourrait nous donner une brève définition des deux expressions: "catégorie" et "produits désignés".

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire les taux de catégorie et les taux sur produits désignés?

Le sénateur ISNOR: Oui.

M. KNOWLES: Les taux de catégorie sont les taux généraux établis pour tous les articles d'une classification de marchandises. Ils comprennent tout ce qui est produit, transporté, importé, exporté ou cultivé au Canada. Il s'agit d'environ 8,000 groupes d'articles répartis en dix classes allant de la classe 100 à la classe 27, c'est-à-dire le pourcentage de chaque classe par rapport à la classe 100. Un tarif et une échelle de millage sont prévus pour chaque article et pour tous les points du Canada. Ces taux sont les plus élevés que l'on puisse appliquer. Mais, une foule d'articles comme le bois, la pierre, les matériaux de construction, l'asphalte, le grain et autres effets de même nature ne peuvent être transportés à ces taux élevés. Ils sont alors déclarés hors classe et ils ont leurs propres taux. C'est ce qu'on appelle les taux des produits désignés. Ces derniers sont ou doivent toujours être plus bas que les taux de catégorie.

Le PRÉSIDENT: Mais cela s'applique à un produit spécial.

M. KNOWLES: Oui.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Dans laquelle de ces deux catégories, (et peut-être y en a-t-il une autre) entrerait l'acier non manufacturé? Pourquoi existe-t-il une différence de taux selon qu'il s'agit d'acier manufacturé ou semi-manufacturé ou encore de l'acier brut qui sort de l'usine?

M. KNOWLES: L'acier brut commande un taux plus bas, celui d'un produit désigné, un produit spécial.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Alors, dans quelle catégorie serait classé l'acier semi-manufacturé?

M. KNOWLES: Dans la catégorie des produits désignés s'il s'agit d'un fort mouvement; autrement dans la cinquième ou de la sixième classe du tarif, selon la valeur de l'acier.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Pourquoi une si grande différence de taux entre l'acier semi-manufacturé et l'acier brut? Est-il parce qu'il faut plus de wagons pour transporter la charge? Quel est le raisonnement que l'on fait?

M. KNOWLES: Bien, pourriez-vous préciser votre pensée par un exemple?

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Certainement, je songe en ce moment aux manufacturiers de l'acier en Nouvelle-Écosse. Je me dis que s'ils pouvaient acheminer l'acier semi-usiné à un taux semblable à celui qu'ils ont pour l'acier brut, leur situation économique pourrait peut-être leur permettre d'expédier de l'acier semi-manufacturé et, par là, de créer plus d'emploi dans cette région. Voilà ce que je veux dire.

M. KNOWLES: Tout se ramène à la valeur de l'acier et au poids chargé dans les wagons. Si vous chargez les wagons fortement d'acier brut, vous pouvez obtenir un taux plus bas. Ce taux est basé sur le fait aussi que l'acier brut est d'une valeur inférieure. L'article semi-manufacturé serait d'une haute valeur. Du moment qu'il y a travail de l'acier brut, vous en augmentez la valeur et les chemins de fer jusqu'à maintenant ont suivi le même raisonnement. Quand il s'agit du produit semi-manufacturé ou complètement manufacturé, vous chargez probablement beaucoup moins les wagons non pas parce que vous ne pourriez pas charger plus fort, mais parce que la plupart des gens achètent ces produits en moindre quantité que les matériaux bruts. Tous ces facteurs entrent en ligne de compte dans la fixation des tarifs-marchandises.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Certainement. Vous parlez là d'un facteur qui est à peu près historique dans le domaine ferroviaire. Mais a-t-on de bonnes raisons de s'en tenir à ces facteurs de base? Est-ce que cela coûte plus cher aux compagnies de chemins de fer pour transporter de l'acier semi-manufacturé que de l'acier brut transporté par tonne et par wagon un peu plus loin? Existe-t-il une véritable raison pour que cela ne soit pas changé?

M. KNOWLES: Non, pas d'après le coût. Excepté le cas d'un wagon très lourdement chargé, le coût de l'unité serait un peu plus bas que pour une charge moins lourde. Mais sénateur Smith, vous avez posé là une question fondamentale en matière de fixation des taux, une question qui tourmente tout le monde aujourd'hui, c'est-à-dire la façon dont la structure des taux est établie. Les taux sont élevés pour les matériaux de haute qualité et plus bas pour ceux de moindre qualité. Le trafic à taux élevés est petit à petit grignoté par les camions. Les chemins de fer restent donc avec les articles de qualité inférieure qui sont transportés à un taux moindre que la moyenne du coût de transport. C'est le grand problème à travers le monde aujourd'hui,—les revues des chemins de fer en sont remplies. La première méthode de fixation des taux, basée sur la valeur des marchandises, a été excellente pendant 75 ans. Elle est aujourd'hui périmée et il peut arriver que les chemins de fer soient obligés de tenir plus compte du coût dans l'établissement des tarifs. Mais aussi longtemps que la valeur demeurera le principe de la structure des taux, cette situation existera. Pour quelqu'un qui doit se servir des taux, il est plutôt difficile de comprendre pourquoi on demande 50c. par 100 livres dans le cas de tel article et \$1.50 dans tel autre cas lorsque le coût du roulage est exactement le même.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Il me semble que l'industrie du camionnage ne prend pas en considération la valeur de l'article. Par exemple, je puis expédier une chaise de cuisine qui coûte 50c. au même prix qu'une chaise antique d'une valeur de \$150.

M. KNOWLES: Vous avez raison, la compagnie ferroviaire ne transportera pas votre chaise ancienne au même tarif que la chaise de cuisine. Les compagnies attachent beaucoup d'importance à la catégorie de l'article et à sa valeur. Le camion va transporter à peu près tout au même taux et c'est ce qui détruit rapidement la structure des taux ferroviaires. C'est en partie la cause des augmentations de tarif imposées au trafic normal. Les chemins de fer ne peuvent en effet réaliser de bénéfices sur l'autre catégorie de trafic.

Le sénateur McKEEN: D'un autre côté, les compagnies de camionnage ne prennent pas les marchandises à taux bon marché.

M. KNOWLES: Vous avez raison, sénateur McKeen, vous ne pouvez trouver un camion qui transportera des engrais d'Ottawa à Toronto, mais il acceptera des articles d'épicerie et laissera les fertilisants aux chemins de fer qui les transporteront à des taux inférieurs.

Le sénateur REID: Au cours de vos années à la Commission et dans tous les appels au sujet des taux de transport des marchandises, avez-vous eu connaissance que les chemins de fer aient déjà produit des chiffres indiquant ce qu'il en coûte pour transporter quoi que ce soit. Je me souviens d'une fois où nous avons comparé devant elle à propos des taux de transport du grain. Le conseiller du Pacifique-Canadien a alors déclaré et on l'a répété depuis, que le chemin de fer ne pouvait dire exactement ce que coûte le transport du grain.

M. KNOWLES: Vous n'auriez pas la même réponse aujourd'hui. Cette sorte de réponse remonte à dix ans.

Le sénateur REID: Elle m'a été faite à moi lorsque j'ai comparé devant la Commission.

Le PRÉSIDENT: Quand cela, sénateur Reid?

Le sénateur REID: En 1934.

M. KNOWLES: Je dois dire que j'ai alors comparu pour les chemins de fer Nationaux. C'est moi probablement qui vous ai donné cette réponse, mais ce n'est plus le cas aujourd'hui. Au cours des dix dernières années, les compagnies ont organisé des services de recherches et de tarifs qui peuvent dire à une petite fraction de cent près le coût du transport. Même quand la Commission royale Turgeon siégeait il y a huit ans, le Pacifique-Canadien a dû produire une étude des prix de transport du grain. Elle n'était pas assez précise, puisqu'il s'en fallait de 13 à 17 millions de dollars. Le juge Turgeon a déclaré: "Si vous ne pouvez être plus précis, je ne tiendrai pas compte de vos chiffres". Mais aujourd'hui, le Pacifique-Canadien et le National-Canadien peuvent vous dire à quelques sous près le coût de transport du grain ou d'autres catégories de marchandises. Évidemment, ils doivent faire des hypothèses quant aux frais généraux.

Le sénateur REID: Je suis heureux d'avoir cette réponse et également que le témoin admette que c'est lui qui m'a donné cette réponse il y a quelques années.

M. KNOWLES: Dans ce temps-là, j'avais des ennuis avec notre service de recherches. Quelqu'un venait me demander un taux et que je trouvais trop bas, je faisais appel à notre service de recherches, qui me répondait; vous y serez de notre poche pour tel montant. Ce n'est pas ce que je veux savoir, disais-je, mais le coût total. On ne pouvait me le donner, faute de savoir comment faire entrer le traitement du président et le mien dans les calculs. Maintenant, ils en arrivent à pouvoir dire le coût total. En fait, nous possédons, à la Commission des comptables qui peuvent établir les frais du trafic d'assez près.

Le sénateur GERSHAW: Est-ce que la matière de ce bill est sujette à être révisée par la Commission royale qui doit entreprendre son enquête sur les taux de transport des marchandises?

M. KNOWLES: Je ne saurais vous dire, sénateur Gershaw, si on révisera cette subvention. C'est toute la structure des tarifs-marchandises qui doit faire l'objet d'un examen. On dira au gouvernement comment la réviser ou s'il y a moyen de la réviser pour alléger le poids de cette augmentation de 157 p. 100 qui pèse sur un tiers du trafic.

Le sénateur GERSHAW: Voilà le hic justement.

M. KNOWLES: J'imagine que la Commission étudiera le bill jusqu'à un certain point, mais ce n'est pas un bill difficile. Il est tout simple, on le voit tout de suite. Ses dispositions seront d'application facile. La Commission a déjà préparé l'ordonnance qui sera publiée dès que le bill aura été adopté.

Le sénateur KINLEY: Je suppose que c'est vrai que les chemins de fer font encore un profit sur le transport des marchandises... je veux dire un profit général.

M. KNOWLES: Il restait encore au Pacifique-Canadien quelques millions de dollars de bénéfices après déduction de ses dépenses totales, si l'on en croit ses chiffres de l'an dernier, mais la compagnie prétend que ce n'est pas assez, qu'il lui en faudrait davantage. Elle a demandé à la Commission une autre augmentation de 12 p. 100, puis elle l'a priée de suspendre l'examen de cette demande disant qu'elle n'était pas prête. Je dirais que le Pacifique-Canadien tire un petit profit de ces taux de transport mais que ce n'est pas le cas du National-Canadien.

Le sénateur KINLEY: La compétence de votre Commission s'étend-elle aux tarifs du trafic-voyageurs?

M. KNOWLES: Oui, nous avons compétence en la matière.

Le sénateur KINLEY: Qu'est-ce que vous auriez à dire à ce sujet?

M. KNOWLES: Ce service, sans aucun doute, perd de l'argent. Nous avons eu récemment une audience sur la question. Les chemins de fer désirent augmenter encore ces taux. Au cours de cette audience, ils nous ont mis au courant de tout ce qui intéresse le service des voyageurs. La conclusion, c'est que ce service est déficitaire et que ce sont les taux de transport des marchandises qui absorbent le déficit.

Le sénateur KINLEY: Vous n'avez pas d'autorité sur les camions et les autocars?

M. KNOWLES: Non, d'aucune façon.

Le sénateur KINLEY: Et pourtant ils sont vos principaux concurrents?

Le sénateur McKEEN: Avec les lignes aériennes.

M. KNOWLES: Les lignes aériennes relèvent évidemment de la Commission des transports aériens.

Le sénateur MOLSON: Monsieur le président, au sujet de ce tiers du transport atteint par le bill que nous discutons, est-ce que M. Knowles pourrait donner le détail du volume par zones: ouest, centre et Maritimes.

M. KNOWLES: Nous avons essayé de donner ces chiffres. Voulez-vous les chiffres par province?

Le sénateur MOLSON: Monsieur le président, M. Knowles a parlé des zones centrale, ouest et maritimes, à propos des taxes convenues.

M. KNOWLES: Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT: C'est-à-dire au sujet des 20 millions de dollars.

M. KNOWLES: J'ai donné une répartition du trafic il y a un moment.

Le PRÉSIDENT: Je crois que ce que le sénateur Molson veut que vous lui fournissiez, monsieur Knowles, c'est la proportion des 20 millions de dollars qui ira aux différentes régions. Il désire le même détail concernant le trafic de ces régions.

M. KNOWLES: Ces chiffres sont basés sur le trafic de ces régions, sénateur. Ils nous montrent ce qui est expédié de chaque région et ce qui y entre.

Le PRÉSIDENT: En d'autres termes, les chiffres que vous nous avez donnés sur les bénéfices que chaque région devrait en tirer d'après le bill sont les mêmes que pour le trafic de ces régions, c'est-à-dire celui auquel s'appliquent les taux de catégorie et les taux sur produits désignés?

M. KNOWLES: Les gens des régions de l'Ouest et des Maritimes ont toujours prétendu qu'ils paient le transport dans les deux sens, c'est-à-dire sur la matière qui entre et sur le produit fini qui sort. Je les ai pris au mot et j'ai noté tout le trafic à l'entrée et à la sortie de la région de l'Ouest et de la région des Maritimes. Or, la région centrale est simplement celle du trafic de cette région.

On peut ergoter à n'en plus finir sur la question de savoir qui paye le transport. Il faut ici faire ces propres conjectures. J'ai entendu des causes durant dix ans. Des gens de toutes les provinces ont été entendus, or les gens des Maritimes et de l'Ouest ont toujours prétendu qu'ils payaient le transport dans les deux sens. Comme je l'ai dit, j'en ai tenu compte dans ces conjectures.

Le sénateur ISNOR: Cela est presque vrai que les Maritimes payent le transport dans les deux sens, n'est-ce pas?

M. KNOWLES: Je crois que c'est bien vrai, sénateur. Vous verrez que l'Ouest et les Maritimes,—c'est-à-dire les provinces éloignées,—recevront ensemble \$14,700,000 sur ces 20 millions de dollars. Alors, je crois que le bill permet au gouvernement d'atteindre son but qui est d'aider les provinces éloignées.

Le sénateur POWER: Pourquoi les provinces centrales ont-elles part à cette subvention si l'Ouest et l'Est payent dans les deux sens? Qu'est-ce qui reste aux provinces centrales?

M. KNOWLES: Il y a beaucoup de trafic dans Québec et l'Ontario et les 17 p. 100 s'y appliquent. Le gouvernement n'a pas voulu faire exception pour ces provinces.

Le PRÉSIDENT: Je veux poser à M. Knowles une question qui découle d'une réponse qu'il a donnée au sujet des différentes commissions provinciales et de leur compétence en matière de camionnage interprovincial. Les Commissions se sont-elles entendues sur les taux du camionnage entre Ontario et Québec ou entre l'Ontario et le Manitoba?

M. KNOWLES: Il n'y a pas eu d'entente, sénateur. L'Ontario ne demande pas aux camionneurs de soumettre leurs tarifs. La Commission des services publics du Québec l'exige. Si je comprend bien, cette province veille à ce que les taux applicables au transport entre Québec et l'Ontario soient observés à l'égard de tout trafic à destination de Québec. Elle n'a pas de réel contrôle sur ce qui est expédié de Montréal à Toronto, l'Ontario ne surveillant pas ces taux.

Le PRÉSIDENT: Ce que vous dites là vient en fait de ce que le Parlement fédéral a décidé de s'en remettre aux provinces du soin de surveiller le trafic interprovincial du camionnage. Cette surveillance a un caractère régional, n'est-ce pas?

M. KNOWLES: Je dirais qu'il n'existe pas de véritable surveillance.

Le sénateur HORNER: L'Association des camionneurs fixe les taux en fonctions du trafic. Elle a son propre organe de réglementation et n'est soumise à personne.

M. KNOWLES: Vous avez bien raison. L'Association des camionneurs se police elle-même. Le sénateur Hugessen m'a demandé si les commissions des services publics des provinces exerçaient une surveillance réelle. Je ne le crois pas, si ce n'est dans la province de Québec. La Colombie-Britannique se montre très efficace chez elle. On suit les choses de très près et on exige que les taux soient soumis.

Le sénateur HORNER: Par exemple, là où les chemins de fer concurrencent les camionneurs, ceux-ci réduisent leurs taux; là où il n'y a pas de chemins de fer, ils peuvent demander ce qui est convenu entre eux et l'expéditeur.

Le sénateur REID: J'aimerais demander au témoin si un taux de catégorie particulier existe encore. Il fut un temps où, nous, en Colombie-Britannique, payions plus pour le même poids et la même catégorie de marchandise à destination de l'Ontario que cette province ne payait pour expédier chez nous. Je parle du beurre: l'Ontario pouvait nous en expédier à taux plus bas que nous ne pouvions lui en expédier.

Telle était la situation lorsque j'ai comparu devant la Commission des transports et je me suis demandé si elle existait encore. On aurait dit un taux dirigé contre nous. Je vous demande maintenant si cela a été corrigé et si nous payons le même taux?

M. KNOWLES: Il n'y a pas de doute que les chemins de fer ont reçu des plaintes à ce sujet. Je connais un bon nombre de taux qui sont les mêmes dans les deux directions. Cependant, il est facile de comprendre comment cette situation s'est présentée au sujet du beurre fabriqué en Ontario ou dans le Québec et expédié en Colombie-Britannique. Il s'est écoulé des années et des années avant que cette province construise ses propres beurreries. Aucune demande de taux n'avait été présentée au sujet de beurre à destination de l'Est. Je ne doute pas que les gens de votre province soient maintenant assez avertis pour le voir.

Le sénateur REID: Ce qui m'ennuyait c'était que la loi interdisait toute inégalité de traitement. Or, nous ne recevions pas le même traitement qu'ailleurs pour la même classe de marchandises. Les termes de la loi restaient lettre morte pour la Commission, qui niait toute inégalité de traitement.

M. KNOWLES: Si on avait porté plainte, la Commission aurait ordonné de mettre fin à cette injuste distinction.

Le sénateur REID: Elle ne l'a pas fait.

Le sénateur ISNOR: Je ne comprends pas très bien l'effet que peuvent avoir les mots: "autres que les taux de concurrence". C'est très important pour les Maritimes. Si ces mots n'étaient pas là et si des taux généraux étaient envisagés, quelles en seraient les répercussions sur les trois régions?

M. KNOWLES: Je croirais que si les mots "autres que les taux de concurrence" étaient rayés, un tel montant devrait être payé à l'Ontario et au Québec à l'égard des taux de concurrence qu'il ne resterait pas grand chose pour les provinces de l'Est et de l'Ouest.

Le PRÉSIDENT: Est-ce qu'un sénateur de l'Ontario présente une motion pour que ces mots soient rayés?

Le sénateur ISNOR: C'est en pensant aux taxes convenues, à la concurrence des entreprises de camionnage et à la situation désavantageuse des Maritimes et des provinces de l'Ouest qu'on a inclus ces mots dans le bill.

M. KNOWLES: C'est exact, oui, mais il y a aussi que beaucoup de ces taux de concurrence n'ont pas été augmentés de 17 p. 100. Tout le bill est basé sur l'augmentation de 17 p. 100 que le Gouvernement veut réduire à 10 p. 100.

Le PRÉSIDENT: Ce sont seulement les taux qui ont été augmentés de 17 p. 100 qui sont visés par ce bill.

M. KNOWLES: Oui. Si certains des taux de concurrence sont augmentés de 17 p. 100, les compagnies courent le risque de pouvoir recouvrir ce 17 p. 100.

Le sénateur HNATYSHYN: Monsieur le président, l'augmentation de 17 p. 100 aurait lieu au moment où le bill est adopté?

M. KNOWLES: Oui, là où l'augmentation a été maintenue du 1^{er} décembre jusqu'à maintenant. Si les chemins de fer ont enlevé l'augmentation, il n'y aura pas de subvention selon le bill. Or beaucoup de transports ont déjà été libérés de cette augmentation de 17 p. 100, soit de l'augmentation totale.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Je n'ai qu'une question à poser avant le départ de M. Knowles. Peut-il se rappeler si la Commission royale Turgeon avait étudié la possibilité de recommander des changements dans la structure des taux dans le sens où nous en discutons tout à l'heure.

M. KNOWLES: La structure des taux?

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Oui, c'est-à-dire à fonder les taux sur le coût de transport des marchandises plutôt que sur la valeur des marchandises transportées.

M. KNOWLES: Oui.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): A-t-elle fait des recommandations?

M. KNOWLES: La Colombie-Britannique a fait une proposition en ce sens à la Commission royale. Elle proposait un régime de taux fondé sur les prix de transports. La seule différence dans les taux serait venue de la charge plus ou moins lourde des wagons et du matériel utilisé. Mais, dans ce temps-là, le problème posé par la diminution du trafic à taux élevés n'était pas encore aigu. Les taux de transport n'avaient été augmentés que de 21 p. 100 au moment où siégeait la Commission Turgeon. Vous trouverez tout un paragraphe à ce sujet à la page 32 du rapport de la Commission royale.

Le sénateur HAYDEN: Quel est le pourcentage des taux payés pour le transport à partir des Maritimes qui se rattache aux taxes convenues? Avez-vous des chiffres là-dessus?

M. KNOWLES: Je ne pourrais pas vous donner ces chiffres immédiatement.

Le sénateur HAYDEN: Vous ne pourriez même pas établir une conjecture?

M. KNOWLES: Non, je ne crois pas. Les taxes convenues sont rares dans les Maritimes pour la simple raison que les taux y sont déjà tellement bas qu'elles sont inutiles.

Le sénateur HAYDEN: C'est là une affirmation gratuite parce que je pourrais vous démontrer que les taux y restent assez onéreux, compte tenu même de 30 p. 100.

M. KNOWLES: Bien, je ne fais que répéter ce que votre propre spécialiste des taux de transport et les gens des Maritimes ont dit.

Le sénateur HAYDEN: Je n'ai pas de spécialiste des taux de transport.

M. KNOWLES: Je m'excuse; je croyais que vous étiez sénateur des Maritimes.

Le sénateur HAYDEN: Bien, je m'intéresse aux Maritimes.

M. KNOWLES: Je crois qu'on se méprend beaucoup sur les taux de transport des Maritimes. Lorsqu'a été adopté en 1951, le bill qui demandait l'égalisation des taux de transport, non seulement les Maritimes ont-elles été laissées de côté parce qu'elles n'en voulait pas, mais elles avaient pris la précaution de faire insérer dans le bil une disposition disant que leur structure de taux ne devait pas être changée. Maintenant, elles ont des taux très bas, avec majoration arbitraire du taux de Montréal. Par exemple, le tarif est de tant de Toronto à Montréal, puis s'y ajoutent ensuite de petits suppléments arbitraires de Montréal aux Maritimes. Si l'on compare le taux général applicable, mettons de Toronto à Halifax et le taux exigible pour une même distance de Toronto à l'Ouest on voit que le tarif est beaucoup plus bas à destination des Maritimes, que ces provinces bénéficient d'une réduction de 30 p. 100 jusqu'à Lévis pour tous leurs transports en direction de l'Ouest.

Le sénateur HAYDEN: Laissez-moi vous donner un exemple. Si j'expédie certaines matières premières aux Maritimes et que d'autres personnes les expédient à Montréal, la différence entre les taux de Montréal et des Maritimes,—et je parle en connaissance de cause,—est de l'ordre de 2c. par 100 livres. Pourtant, lorsque j'expédie des Maritimes à Montréal, le produit fini correspondant à cette même quantité de matières premières, le taux est à peu près égal à 30 p. 100, soit environ 24c. les 100 livres.

M. KNOWLES: Bien, je ne pourrais donner immédiatement une opinion là-dessus.

Le sénateur HAYDEN: Mais vous dites que toutes les sommes payées pour le transport des marchandises au marché central doivent être absorbées parce que les gens à Montréal et ailleurs n'ont pas ces charges contre leur production.

M. KNOWLES: Oui, je puis comprendre cela, mais aussi une grande différence ne me paraît pas juste. Si j'avais les chiffres sur les produits désignés sur les points de départ et de destination, nous pourrions demander à notre service du trafic de situer la difficulté. Il arrive souvent que des gens ne peuvent comprendre ces situations, mais il peut y avoir une raison qui l'explique. Tout taux de transport a ordinairement sa raison.

Le sénateur HAYDEN: Je connais la raison maîtresse. C'est que la différence est trop basse.

M. KNOWLES: Dans le cas de la matière première?

Le sénateur HAYDEN: Oui.

M. KNOWLES: Bien, il y a des choses que je ne puis expliquer dans ce domaine des taux de transport. Je m'occupe de ces taux depuis 50 ans et je suis encore étonné d'y trouver certaines choses.

Le PRÉSIDENT: Mais, d'une manière générale, partagez-vous l'avis du sénateur Hayden selon lequel les Maritimes seraient injustement désavantagées à cause de ces bas taux?

M. KNOWLES: Je ne dirais pas cela. Le Parlement a dit qu'elles pourraient l'avoir et. . .

Le sénateur HAYDEN: Le témoin ne devrait pas donner ce genre de réponse qui pourrait conduire à un long contre-interrogatoire.

M. KNOWLES: Je parlais de façon générale, sénateur, lorsque j'ai dit que les taux à destination et en provenance des Maritimes sont plutôt bas comparés à tout taux de millage applicable à l'ouest de Montréal.

Le sénateur HAYDEN: Oui. La subvention accordée aux Maritimes ne s'applique que jusqu'à Diamond Junction.

M. KNOWLES: C'est exact, mais ce que j'indiquais c'est que dans les Maritimes l'échelle des taux est déjà basse sans la réduction en question.

Le sénateur HAYDEN: Mais est-ce qu'à l'intérieur des Maritimes l'échelle des taux n'est pas plus élevée que partout ailleurs?

M. KNOWLES: Plus élevée que partout ailleurs? Elle est de 20 p. 100 plus basse qu'en Ontario et que dans le Québec.

Le sénateur HAYDEN: Je le sais, mais ces provinces partent d'abord d'un niveau plus élevé.

M. KNOWLES: Je ne suis pas de votre avis.

Le sénateur HAYDEN: Bien, je pourrais vous le prouver, monsieur Knowles.

M. KNOWLES: Vous pouvez en trouver un exemple ici et là mais. . .

Le sénateur HAYDEN: Je pourrais dire, de façon courante.

M. KNOWLES: En 1912, les taux étaient plus bas qu'en Ontario. Le directeur général de l'Intercolonial les a alors placés sur la même base. C'est ce qui a déclenché tout le vacarme dans les provinces Maritimes.

Le sénateur HAYDEN: Les taux sont plus élevés à l'intérieur des Maritimes.

Le sénateur KINLEY: Oui, ils le sont certainement.

M. KNOWLES: Bien, donnez-moi des exemples et je les examinerai.

Le sénateur KINLEY: Monsieur le président, est-ce que de bas taux de transport ne sont pas hautement avantageux pour le manufacturier de l'Ontario et du Québec? Son marché se situe dans les Maritimes. Il a le gros du marché des Maritimes. Or, s'il devait faire face à un taux de transport élevé n'en serait-il pas gêné? Donc, les taux de transport des Maritimes sont importants pour l'homme de l'Ontario et du Québec. Est-ce que ce n'est pas cela?

M. KNOWLES: Voilà un vieil argument qui circule depuis longtemps. Une foule de gens veulent que les taux soient bas de l'Est à l'Ouest canadien, mais je connais un manufacturier de Regina qui s'est dit heureux de l'augmentation de 17 p. 100.

Le sénateur KINLEY: Fabricant des Maritimes, mon principal concurrent est l'Ontario avec sa production massive. Je ne sais s'il vient dans les Maritimes écouler ses excédents ou nous faire concurrence à armes égales, mais ses prix sont bas, de sorte qu'un taux de transport élevé le desservirait.

M. KNOWLES: Vous croyez que le manufacturier ontarien qui exploite votre marché a avantage à trouver chez vous un taux inférieur?

Le sénateur KINLEY: Oui.

M. KNOWLES: Voilà pourquoi j'ai dit: les taux sont bas.

Le sénateur KINLEY: Il y a deux côtés à cela.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser à M. Knowles? Messieurs, êtes-vous prêts à vous prononcer maintenant? Dois-je rapporter le bill sans modification?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Avant d'ajourner, je voudrais exprimer, au nom du Comité, mes très sincères remerciements à M. Knowles.

M. KNOWLES: C'est toujours un plaisir de vous rencontrer, messieurs.

—Sur ce, le Comité s'ajourne.

MERCREDI, 17 juin 1959.

Le Comité permanent des transports et des communications à qui a été référé le bill (C-38) intitulé: "Loi pourvoyant à la réduction de certains taux de transport de marchandises établis à l'égard de catégories et de produits spécialement désignés" a conformément à l'ordre de renvoi du 9 juin 1959, étudié ledit bill et le rapporte sans modification.

Le président,
ADRIAN K. HUGESSEN.



