



J  
103  
H72  
1935  
R44  
A4

CANADA. PARL. C. DES C.  
COM. PERM. DES RELATIONS  
INDUSTRIELLES.

Procès-verbal et tém.

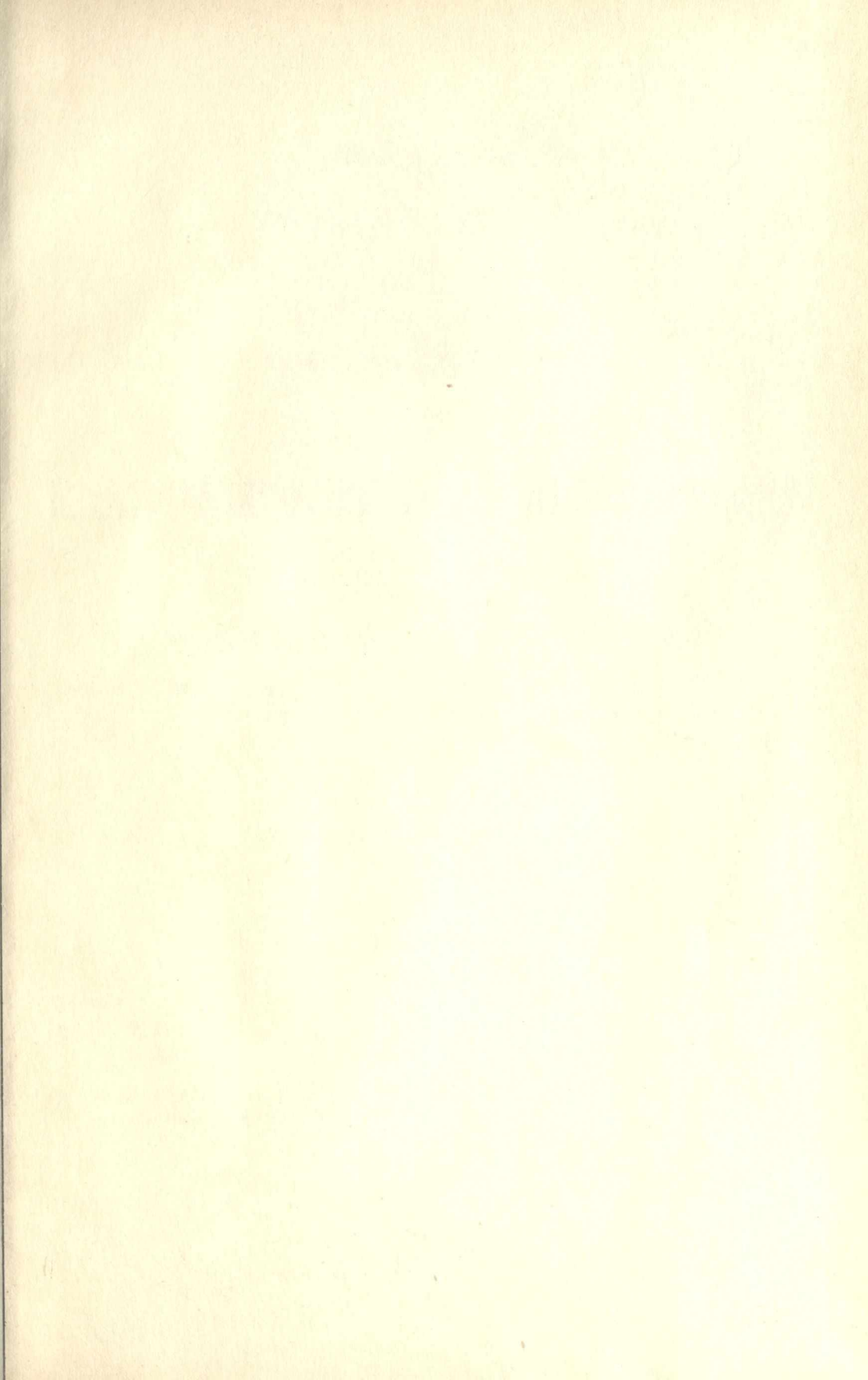
	NAME - NOM















SESSION DE 1935

CHAMBRE DES COMMUNES

---

COMITÉ PERMANENT

DES

# RELATIONS INDUSTRIELLES ET INTERNATIONALES

---

PROCÈS-VERBAL ET TÉMOIGNAGES

(Emploi de Citoyens canadiens blancs sur les  
Navires subventionnés par l'Etat)

---

N° 1—9 AVRIL 1935

---

TÉMOINS:

M. F. E. Bawden, directeur des subventions aux navires (ministère du Commerce).

M. R. H. McNabb, surintendant du service des courriers de chemin de fer (ministère des Postes).

---

MEMBRES DU COMITÉ

(Président: M. FRANKLIN W. TURNBULL)

Messieurs

Arsenault,  
Bell (*St. John-Albert*),  
Bourassa,  
Bourgeois,  
Bury,  
Church,  
Cowan,  
Ferland,  
Gordon,  
Hackett,  
Howard,  
Howden,

Jean,  
Johnstone,  
Kennedy (*Winnipeg-Sud-  
Centre*),  
Lacroix,  
Macdougall,  
MacNicoll,  
Macphail (Mlle),  
McIntosh,  
Morand,  
Neill,  
Parent,

Perley, sir George,  
Reid,  
Rennie,  
Saint-Père,  
Stanley,  
Stitt (*Selkirk*),  
Thompson (*Simcoe*),  
Turnbull,  
Veniot,  
White (*London*),  
Woodsworth,  
Wright,

*Le secrétaire du Comité,*

WALTER HILL.



## ORDRES DE RENVOI

LUNDI, le 28 janvier 1935.

*Résolution.*—Considérant qu'un grand nombre de matelots canadiens de la côte du Pacifique, en Colombie-Britannique, n'ont pas d'emploi et, dans plusieurs cas, sont dans le besoin;

Et considérant que les armateurs de certains navires enregistrés au Canada et voyageant sur la côte du Pacifique, en Colombie-Britannique, donnent de l'emploi à un nombre considérable de matelots, de cuisiniers et de mécaniciens d'origine orientale;

Et considérant que les autres pays se préoccupent davantage d'employer de leurs nationaux sur leurs propres navires;

Et considérant que le gouvernement canadien verse, sous forme de subventions, de grosses sommes d'argent aux propriétaires de navires;

Et considérant qu'il est opportun d'encourager le plus possible, sur tous les navires enregistrés au Canada ou armés par des Canadiens, l'emploi d'officiers, de matelots, de cuisiniers et de mécaniciens canadiens de race blanche, de préférence aux Orientaux d'origine;

Qu'il soit en conséquence décidé que la présente résolution soit référée au Comité permanent des Relations industrielles et internationales".

*Le greffier de la Chambre,*  
ARTHUR BEAUCHESNE.

MARDI, le 2 avril 1935.

*Ordonné.*—Que la modification adoptée par la Chambre le 28 janvier dernier, sur motion de M. Reid, concernant l'emploi de citoyens blancs sur les navires, et ainsi conçue:

"Que tous les mots après "Que" dans le dernier paragraphe soient retranchés et que les suivants leur soient substitués: "la résolution soit référée au Comité permanent des Relations industrielles et internationales",

soit rescindée et que les mots suivants lui soient substitués:

"la question d'employer un plus grand nombre de citoyens canadiens blancs sur tous les navires canadiens enregistrés au Canada et dont les armateurs reçoivent des subventions du trésor public canadien, soit référée au Comité permanent des Relations industrielles et internationales.

Certifié.

*Le greffier de la Chambre,*  
ARTHUR BEAUCHESNE.





## PROCÈS-VERBAL

MARDI, le 9 avril 1395.

Le Comité permanent des Relations industrielles et internationales se réunit ce jour, à 11 heures du matin, sous la présidence de M. F. W. Turnbull.

*Présents:* MM. Bell (*St-Johns-Albert*), Bourgeois, Bury, Church, Cowan, Ferland, Howden, MacNicol, Reid, Neill, Stitt (*Selkirk*), Turnbull, White (*London*), Wright.—(14).

Le président lit l'ordre de renvoi, c'est-à-dire la résolution de M. Reid concernant la question de l'emploi d'un plus grand nombre de citoyens canadiens de race blanche à bord des navires canadiens enregistrés au Canada et qui reçoivent des subventions à même le trésor public canadien.

Les témoins suivants sont entendus:

M. F. E. Bawden, directeur des subventions aux navires, au ministère du Commerce.

M. R. H. MacNabb, surintendant du service des courriers de chemin de fer, au ministère des Postes.

Le président dépose des lettres reçues de la *Union Steamship Company of British Columbia, Limited*, et de la *Canadian Transport Company Limited*, de Vancouver, C.-B.

M. F. E. Bawden dépose copie de divers contrats passés entre le ministère du Commerce et les compagnies de navigation qui reçoivent des subventions du gouvernement canadien.

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

*Le secrétaire du Comité,*  
WALTER HILL.





## TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES, SALLE 268,

Le 9 avril 1935.

Le Comité permanent des Relations industrielles et internationales se réunit, ce jour, à 11 heures du matin, sous la présidence de M. Turnbull.

Le PRÉSIDENT: Messieurs nous avons quorum. Aujourd'hui, la matière du renvoi est la motion de M. Reid concernant les marins orientaux. Abstraction faite du préambule, le renvoi se lit ainsi:

Que la question d'employer un plus grand nombre de citoyens canadiens blancs sur tous les navires canadiens enregistrés au Canada et dont les armateurs reçoivent des subventions du trésor public canadien, soit référée au Comité permanent des Relations industrielles et internationales.

Le sous-comité a cru opportun de demander que des fonctionnaires des ministères intéressés soient présents ici aujourd'hui et nous indiquent certaines des compagnies qui reçoivent des subventions, en nous faisant connaître la nature des contrats passés entre ces compagnies et le gouvernement. Par suite de cet arrangement, nous avons ici M. Bawden, du ministère du Commerce, qu'on nous propose d'appeler comme premier témoin. Nous avons aussi un représentant du ministère des Postes, qui est intéressé aux courriers. Nous aurons ensuite à décider, au besoin, quels témoins entendre.

Monsieur Bawden, voulez-vous dire au Comité qui vous êtes, ce que vous êtes, puis nous examinerons ces contrats avec vous.

M. COWAN: Tout d'abord, monsieur le président, voudriez-vous être assez bon de relire ce renvoi. Je n'en suis pas bien au courant.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Cette seconde lecture n'a pas besoin de figurer au procès-verbal.

M. COWAN: Non.

Le président relit le renvoi.

M. MACNICOL: Le renvoi dit-il "des Canadiens blancs"?

Le PRÉSIDENT: Oui, un plus grand nombre de citoyens blancs du Canada.

M. MACNICOL: Cela exclurait-il nos Indiens ou nos propres citoyens de couleur?

Le PRÉSIDENT: Cela exclurait sans doute les gens de couleur, je crois.

M. REID: Pas les Indiens.

M. MACNICOL: Monsieur Reid, votre motion contenait-elle le mot "blanc"?

M. REID: Oui.

Le PRÉSIDENT: La motion n'exclut personne absolument, mais demande d'employer une plus forte proportion de blancs.

M. REID: Ce n'est pas de l'exclusion. Il s'agit d'une plus grande proportion.

Le PRÉSIDENT: Elle n'exclut personne.

M. MACNICOL: Elle n'exclurait pas nos propres Indiens?

Le PRÉSIDENT: Non, mais elle demande une plus forte proportion de citoyens de race blanche. Dans cette mesure, elle établit, je suppose, une différence en faveur de nos gens de couleur et de nos Indiens et peut-être des Hindous.



M. COWAN: C'est aussi limité, monsieur le président, aux compagnies ou aux individus qui reçoivent des subventions ou des prestations du trésor fédéral.

Le PRÉSIDENT: Exactement. Il s'agit des navires canadiens enregistrés au Canada et dont les armateurs reçoivent de l'aide pécuniaire du trésor public canadien.

Très bien, monsieur Bawden. Dites-nous tout d'abord ce qu'est votre rôle dans l'administration.

M. F. E. BAWDEN est appelé.

Le TÉMOIN: Je suis directeur des subventions aux navires, au ministère du Commerce. Il y a sur la côte du Pacifique, quatre lignes de navires subventionnées par le ministère du Commerce et qui emploient...

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous parlez un peu trop vite pour les sténographes, bien qu'ils en soient de très bons.

M. MACNICOL: Un peu moins vite et un peu plus fort.

Le TÉMOIN: Ces quatre lignes sont exploitées par la *Canadian National Steamships*, la *Union Steamships Limited*, la *Canadian Pacific Railways* et la *British Canadian Steamships Limited*.

M. NEILL: Quelle est la première?

Le TÉMOIN: La *Canadian National Steamships*.

M. Neill:

D. Et la *British Canadian*?—R. La *Canadian National*, la *Union Steamships Limited*, la *Canadian Pacific* et la *British Canadian Steamships Limited*.

M. Reid:

D. Il y a juste ces quatre-là?—R. Oui.

D. Vous parlez de...?—R. Je parle des navires canadiens enregistrés au Canada, et je mentionnerai les autres plus tard. La *Canadian National Steamships* exploite un service subventionné entre Prince-Rupert et les îles de la Reine-Charlotte. Le contrat de 1934-1935 prévoyait que les deux tiers du nombre global des officiers, mécaniciens, maîtres d'hôtel et autres marins devaient être des sujets britanniques. Ce contrat n'a pas encore été renouvelé pour l'année 1935-1936.

M. Neill:

D. Entre Prince-Rupert et... où?—R. Entre Prince-Rupert et les îles de la Reine-Charlotte.

M. MACNICOL: Monsieur le président, voulez-vous que nous lui posions des questions, au fur et à mesure?

M. REID: Ce serait probablement aussi bien, si vous voulez les renseignements.

M. COWAN: Laissons le témoin faire sa déclaration.

Le PRÉSIDENT: Il serait aussi bien, je crois, que M. Bawden fasse son exposé. Mais s'il y a quelque chose qu'un membre désire prendre en note, il peut très bien interrompre pour mettre sa note au point.

Le TÉMOIN: Le contrat de 1934-1935 prévoyait que les deux tiers du nombre global des officiers, mécaniciens, maîtres d'hôtel et autres marins des équipages devaient être sujets britanniques, et ce contrat n'a pas été renouvelé pour cette année, de sorte qu'à l'heure actuelle il n'existe pas de contrat.

M. Reid:

D. Quelle compagnie est-ce?—R. C'est la *Canadian National*, service de Prince-Rupert et des îles de la Reine-Charlotte. A l'heure actuelle, la compagnie emploie le navire *Prince John*, enregistré à Prince-Rupert en 1911. Trente-



quatre citoyens canadiens sont employés sur ce navire. Il n'y a pas de Japonais ni de Chinois.

*Le président :*

D. Y a-t-il des gens de couleur, à part les Japonais et les Chinois?—R. Non, ce sont tous des citoyens canadiens de race blanche. La *Union Steamships Limited* exploite un service subventionné entre Vancouver et les ports du nord de la Colombie-Britannique. Elle emploie cinq navires. J'en ai ici les noms, mais je ne crois pas qu'il vaille la peine de les lire. Tous ces navires ont été enregistrés à Vancouver, dans les dix ou quinze dernières années. Le contrat de 1934-1935 contenait la clause ordinaire concernant les sujets britanniques, clause semblable à celle que nous avons en premier lieu.

D. Est-ce le même pourcentage?—R. Oui, c'est le même pourcentage, les deux tiers. Et ce contrat n'a pas encore été renouvelé pour l'année courante, mais il le sera sans doute en temps et lieu.

*M. Neill :*

D. Quel est le chiffre de cette subvention?—R. C'est \$18,000.

*M. Cowan :*

D. Par année?—R. Par année.

*M. MacNicol :*

D. Est-ce là la somme totale versée à la *Union Steamships*?—R. C'est la somme totale payée à la *Union Steamships Limited* par le ministère du Commerce.

*Le président :*

D. Voulez-vous nous donner le même renseignement quant à la *Canadian National Steamships*?—R. Pour le service entre Prince-Rupert et les îles de la Reine-Charlotte, oui. C'est \$12,000 par année.

*M. Neill :*

D. Combien y a-t-il de blancs?—R. Combien de blancs sur cette ligne, voulez-vous dire?

D. Oui.—R. Je vais tout simplement le lire. Il y a 192 sujets britanniques blancs employés sur ces navires, ainsi que 24 japonais et 20 Chinois.

*M. MacNicol :*

D. Où est cette ligne de navires?—R. Entre Vancouver et divers ports du nord de la Colombie-Britannique, jusqu'à Prince-Rupert et Anyox.

*M. Neill :*

D. Ce document indique-t-il les fonctions de ces 44?—R. Je n'ai pas le renseignement ici, mais je crois qu'ils servent surtout aux cuisines; quelques-uns sont peut-être chauffeurs.

*M. Reid :*

D. Je comprends qu'il y a un mécanicien et des chauffeurs japonais?—R. Il peut y avoir des mécaniciens et des chauffeurs japonais.

D. Oui?—R. De ces 24 Japonais, 12, dit-on, sont des Canadiens naturalisés.

*M. Bury :*

D. Ainsi le contrat ne fait pas de distinction de couleur?—R. Il dit que les deux tiers doivent être sujets britanniques.

D. Mais il n'y a pas de distinction quant à la couleur?—R. Pas de distinction du tout.

D. Combien de ces Chinois sont naturalisés, savez-vous?—R. Je ne le sais pas. S'ils l'étaient, je crois qu'an l'aurait dit. Mais on ne l'a pas dit. Les douze naturalisés sont tous des Japonais, je crois.



D. En retour de ces subventions, quels services la compagnie de navigation rend-elle au gouvernement?—R. Elle maintient un service entre Vancouver et les ports du nord de la Colombie-Britannique.

*M. Neill:*

D. Cela comprend-il les deux routes? Il y a deux routes: l'une vers Prince-Rupert et le Nord; l'autre surtout vers les chantiers d'exploitation forestière?—R. Il y a réellement trois routes. Le *Catala* en fait une; le *Cardena*, une autre, et le *Chelosin*, une troisième.

D. Et ce \$18,000 est la somme totale?—R. Ah! oui, tout est dans le même contrat.

*M. Cowan:*

D. C'est pour aider la compagnie à assurer un service de voyageurs et de fret?—R. Exactement.

D. Cela comprend-il les courriers aussi?—R. Oui, cela comprend le transport des courriers; mais le ministère des Postes ajoute un supplément.

*M. Neill:*

D. Est-ce une somme importante?—R. Oui.

M. COWAN: Mais celle-ci est pour le service du fret et des passagers.

M. NEILL: Cela représente 16 cents du mille.

*M. MacNicol:*

D. Le contrat leur permet d'employer ces sujets britanniques, qu'ils soient blancs ou de couleur?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: Le contrat dit simplement que les deux-tiers doivent être sujets britanniques.

M. MACNICOLL: Et ces sujets britanniques peuvent venir de Hong-Kong ou de l'Inde?

Le TÉMOIN: Le contrat ne fait aucune distinction de couleur.

*M. Cowan:*

D. En fait, cela leur permettrait encore d'employer des sujets britanniques venant de l'Inde, de la Malaisie ou d'ailleurs, qu'ils soient de couleur ou non?—R. Oui, des sujets britanniques.

D. Autrement dit, si la compagnie voulait avoir des Chinois de Hong-Kong, elle pourrait remplir ses navires de Chinois, en vertu de ce contrat?—R. D'après le contrat, elle le pourrait.

M. REID: Voilà la raison de cette réserve à propos des sujets canadiens de race blanche. Tel est le point de ma résolution.

Le TÉMOIN: Sans doute, lorsque cette clause relative aux sujets britanniques fut rédigée, il y a quinze ou vingt ans, la question ne s'était pas encore posée.

*M. Reid:*

D. Elle a acquis de l'acuité depuis?—R. Oui, sûrement. J'en arrive aux services côtiers. Le *Canadian Pacific Railway* exploite deux services côtiers, l'un entre Vancouver, Victoria et Skagway, l'autre entre Victoria et la côte occidentale de l'île de Vancouver. Il a en outre un service trans-Pacifique entre Vancouver et Victoria d'un côté, la Chine et le Japon de l'autre.

*M. Neill:*

D. N'y en a-t-il pas un autre?—R. Nous ne le subventionnons pas.

*M. Reid:*

D. Et il reçoit aussi, sans doute, les subventions postales?

M. MACNICOLL: Avez-vous une idée du chiffre?



*M. Bury:*

D. S'il fait du travail en retour, ce n'est pas une subvention.

Le TÉMOIN: Le gouvernement paye probablement tant du pied cube, ou tant pour l'usage d'un certain espace.

Le PRÉSIDENT: Sans doute ce n'est pas une subvention; c'est un contrat de service.

*M. MacNicol:*

D. Avez-vous des données au sujet du nombre de Japonais et de Chinois qui se trouvent dans ces divers services?—R. Oui. Le service entre Victoria et la côte occidentale de l'île de Vancouver est effectué par le *Princess Maquinna*. C'est un navire canadien enregistré à Victoria en 1913. Il avait un équipage de 49 hommes, dont 44 sujets britanniques (blancs) et 5 orientaux.

Le PRÉSIDENT: Apparemment on s'en tient à votre contrat qui exige les deux tiers de sujets britanniques blancs.

*M. Reid:*

D. Au commencement de votre exposé, vous avez parlé des Japonais et des Chinois. Cela comprend-il les deux?—R. Oui, les Japonais et les Chinois.

*M. MacNicol:*

D. Y avait-il des Lascars?—R. Non. J'en arrive au service Vancouver-Victoria-Skagway. Au dernier mois dont nous ayons le compte rendu (février), le service s'est effectué par le navire *Princess Norah*. Naturellement, on change de navires, dans ce service, suivant les saisons. L'été on a beaucoup de navires, mais en février, le *Princess Norah* était sur la ligne de Skagway. C'est un navire enregistré au Canada, armé de 55 hommes, dont 49 sujets britanniques blancs et 6 orientaux.

*M. Neill:*

D. Pouvez-vous nous donner le total des subventions pour les services de la côte occidentale?—R. Oui, et pour l'autre aussi. Pour la côte occidentale, la subvention est de \$10,000; et pour la ligne Vancouver-Skagway, de \$12,000.

*M. Bury:*

D. Les Orientaux dont vous parlez ne sont pas sujets britanniques, je suppose?—R. Non, pas que je sache. Il peut y avoir un ou deux Canadiens par naturalisation, mais on ne me l'a pas dit. Je n'en sais rien.

*M. MacNicol:*

D. Il doit y avoir beaucoup de Canadiens de naissance qui sont de couleur dans cette région?—R. Je le crois, oui. Beaucoup de ces Orientaux se sont établis au Canada.

*M. Cowan:*

D. Les chiffres et les données que vous nous fournissez proviennent-ils des rapports des compagnies ou des enquêtes faites par votre ministère?—R. Des rapports des compagnies au ministère.

D. Et vous les avez vérifiés?—R. Non. Nous n'avons pas eu le temps de les vérifier.

*M. Bury:*

D. Ont-ils été obtenus exprès pour notre Comité?—R. Oui. J'avais obtenu des renseignements semblables il y a une couple d'années, mais en vérifiant ces rapports, j'ai cru que je ferais mieux de les faire reviser. Tous les chiffres revisés ne sont pas conformes à ceux que nous avions auparavant. Il y a eu des changements.



D. Si les renseignements ont été donnés sans égard spécial à la question déferée au présent comité, ils sont basés sur les contrats. Ils ne font pas de distinction entre les blancs et les gens de couleur, mais ils doivent établir une différence entre les sujets britanniques et les étrangers, afin de montrer que les contrats ont été observés?—R. Voilà le point.

Le PRÉSIDENT: Mais, apparemment, ce ne sont pas là les renseignements qu'exigent les contrats. Au lieu de nous fournir des renseignements sur le nombre de Britanniques et de non Britanniques employés, la compagnie a apparemment indiqué combien de Britanniques blancs sont employés.

M. BURY: C'est possible.

*M. Bury:*

D. On fait une distinction entre les sujets britanniques et les Orientaux?—R. C'étaient les deux seules catégories intéressées.

D. Mais surtout si l'on a un contrat, cela peut comprendre des gens de n'importe quelle couleur, et en dehors de cette limite des deux tiers, les marins peuvent être tous des non Britanniques?—R. Des Orientaux.

R. Oui?—R. Ils peuvent n'être pas sujets britanniques.

*M. Reid:*

D. A propos de la compagnie du C.P.R. dont vous parlez, n'est-il pas vrai que la clause concernant les sujets britanniques a été supprimée?—R. Non, pas dans le service côtier.

D. Pas dans le service côtier?—R. Non, elle est en vigueur dans le service côtier. J'ai obtenu du C.P.R., bien qu'ils ne soient peut-être pas requis, des chiffres sur tous les services de la compagnie, subventionnés ou non. D'après les rapports, la compagnie a employé dans ses services côtiers, pendant le mois de janvier, des équipages comprenant 648 hommes, dont 593 étaient des sujets britanniques blancs et 52, des Orientaux.

*M. MacNicol:*

D. Dans le service côtier?—R. Dans les services côtiers seulement, subventionnés ou non. Et sur les 52 Orientaux, deux étaient des Canadiens naturalisés.

*M. Reid:*

D. Quelle est la date de ce rapport?—R. Il se rapporte au mois de février de l'année courante.

D. Je demande cela parce que le C.P.R. a un certain nombre de navires qu'il n'utilise point pendant l'hiver, mais qu'il ramène dans le service à l'été. Il emploie peut-être deux fois plus d'Orientaux l'été que l'hiver. Je crois que ces faits sont vrais?—R. Et il emploie plus de blancs aussi.

*M. Cowan:*

D. Avez-vous des rapports indiquant le nombre employé au cours de l'été d'une année quelconque?—R. Non, mais nous pouvons en obtenir, sans doute.

*M. MacNicol:*

D. Ces chiffres indiquent le nombre employé à ce temps-ci de l'année?—R. Ils sont pour le mois de février, le dernier mois dont la compagnie ait les rapports.

*M. Cowan:*

D. Ils proviennent du bordereau de paye de février, je suppose?—R. Oui. A l'été il y a augmentation dans le nombre de navires en service et dans le nombre d'employés, mais j'imagine que la proportion est à peu près la même.



*M. MacNicol:*

D. Et de ces 52 Orientaux, combien y en avait-il de naturalisés sujets britanniques, avez-vous dit?—R. Deux.

*M. Reid:*

D. Je soulève ce point parce que sur les grands navires, la compagnie engage une plus forte proportion d'Orientaux que sur les bateaux qui circulent à l'époque actuelle.—R. Je crois que la proportion est à peu près la même.

M. REID: Je doute qu'il y ait autant de sujets britanniques blancs.

*Le président:*

D. D'où viennent les renseignements que vous nous donnez dans le moment?—R. Les compagnies nous les ont fournis.

M. BURY: Je crois qu'il s'agit d'une proportion, et il n'en peut être question à moins d'avoir les chiffres relatifs à l'autre service pour établir la comparaison.

*M. MacNicol:*

D. Pardon, dans quel service emploie-t-elle surtout les Orientaux?—R. Elle les emploie surtout dans le personnel des cuisines, je crois.

*M. Reid:*

D. Et la liste des équipages de tout les navires en service donne un total de 107 Orientaux engagés l'an dernier?—R. Oui.

D. Je doute qu'il y eût deux fois ce nombre de blancs.

Le PRÉSIDENT: D'où vient ce renseignement?

M. REID: Du "*Canadian Seaman*".

M. BURY: 101, avez-vous dit?

M. REID: 107. Je n'ai pas le nombre des blancs.

M. BURY: C'est une question de proportion. On ne la connaît pas sans avoir l'autre chiffre.

*M. MacNicol:*

D. Pourquoi emploie-t-on des Orientaux?—R. On les emploie dans les services de cuisine, je crois.

*M. Reid:*

D. Ce sont tous des cuisiniers?—R. Tous des cuisiniers, oui.

M. NEILL: Et des chauffeurs?

M. REID: Quelques chauffeurs, sur les gros navires.

Le TÉMOIN: Je ne sache pas que le C.P.R. en emploie à ce service.

M. REID: Je crois savoir qu'on les a admis comme chauffeurs à bord des gros navires côtiers.

Le PRÉSIDENT: J'ai une lettre de la *Union Steamship Company* qui explique pourquoi elle emploie ces gens. Il serait peut-être aussi bien de verser cette lettre au dossier un peu plus tard, vu qu'elle m'est adressée en ma qualité de président du Comité. En attendant, je ferai remarquer que, d'après la compagnie, il est très difficile d'obtenir des hommes compétents de race blanche pour les services de cuisine et de chauffe.

M. MACNICOL: Ne pourrait-elle pas avoir des Canadiens de couleur en les engageant à Chatham, Windsor, Toronto, Montréal ou à tout autre endroit où il y a des gens de couleur?

M. REID: Il leur faudrait les payer plus cher.

M. MACNICOL: Pardon?

M. REID: Il leur faudrait les payer plus cher. Voilà la question.



Le PRÉSIDENT: Devant cette affirmation, je devrais peut-être mentionner ce que dit la *Union Steamship Company* à propos des salaires. Elle dit que les cuisiniers chinois se trouvent raisonnablement payés à \$100 par mois, plus leur entretien et une gratification, et que les adjoints reçoivent \$65 par mois et les auxiliaires, \$55, plus leur entretien et une gratification.

M. MACNICOL: Ne pourrait-on pas employer des cuisiniers de couleur par là?

Le PRÉSIDENT: On pourrait peut-être, sauf, comme le dit M. Reid, qu'on aurait à les payer plus cher. Je dirais que ces salaires sont très raisonnables.

M. MACNICOL: Lesquels?

Le PRÉSIDENT: \$100 par mois, plus l'entretien et une gratification pour les cuisiniers chinois; \$65 pour les adjoints et \$55 pour les auxiliaires, plus l'entretien et une gratification.

M. STITT: Il n'y a qu'un chef cuisinier par bateau?

M. REID: Oui.

M. WHITE: Que représente la gratification?

Le PRÉSIDENT: Le document n'en parle pas.

M. REID: Je crois qu'on accorde tant par mois, suivant le nombre.

M. NEILL: Pourrions-nous avoir toute la lettre?

Le PRÉSIDENT: Je la verserai au dossier lorsque M. Bawden aura terminé son témoignage.

M. NEILL: Sera-t-elle imprimée dans le compte rendu?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. NEILL: Elle est adressée par M. Brown au président?

Le TÉMOIN: Par M. Brown.

Le PRÉSIDENT: Il serait peut-être aussi bien de la lire maintenant et de la publier au compte rendu comme si elle venait à la fin du témoignage de M. Bawden. Elle est en date du 3 avril 1935 et est adressée au président du Comité permanent des Relations industrielles et internationales.

(Le président lit la lettre. Voir la fin du témoignage de M. Bawden).

M. REID: Il ne donne pas de détails sur les salaires payés aux chauffeurs?

Le PRÉSIDENT: Non.

M. REID: Il mentionne juste les cuisiniers.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. NEILL: Je croyais qu'il y avait une autre lettre de M. Brown.

Le PRÉSIDENT: Non. Il a mentionné les premiers, deuxièmes et troisièmes cuisiniers.

M. REID: Il n'a pas mentionné les graisseurs ni les chauffeurs?

Le PRÉSIDENT: Non.

M. STITT: Pouvons-nous avoir les renseignements au sujet des navires transpacifiques?

Le PRÉSIDENT: M. Bawden va continuer.

Le TÉMOIN: Au sujet des transpacifiques, oui. Le service entre le Canada, la Chine et le Japon a été subventionné pour la première fois en 1889. Les subventions ont été retranchées en 1920 et rétablies en 1931.

*M. Neill:*

D. Quel en était le total?—R. Quel en est le total actuellement?

D. Oui.—R. \$690,000.

D. Par année?—R. Oui.

D. Et la compagnie s'est tirée d'affaire sans cela de 1920 à 1931?—R. Oui.

D. Les temps doivent avoir été durs, pendant cette période.



M. STITT: Ils ont été bons.

Le TÉMOIN: Il n'a jamais été spécifié dans les contrats que l'emploi de sujets britanniques était exigé dans ces services.

M. Reid:

D. Jamais, voulez-vous dire?—R. Jamais, bien que la compagnie en ait toujours employé un grand nombre. Le nombre des blancs et des Orientaux employés actuellement est comme suit: *Empress of Japan*, 83 sujets britanniques de race blanche, 480 Chinois; *Empress of Canada*, 74 sujets britanniques de race blanche, 430 Chinois; *Empress of Asia*, 65 sujets britanniques de race blanche, 435 Chinois; *Empress of Russia*, 65 sujets britanniques de race blanche, 438 Chinois. L'*Empress of Asia* et l'*Empress of Russia* sont les seuls navires canadiens de registre dans ce service. Les raisons de l'emploi d'un si grand nombre d'Orientaux dans ce service ont été données au ministère par la compagnie de navigation comme il suit:

La main-d'œuvre orientale employée à bord de certains navires subventionnés, sur le Pacifique, ne peut être remplacée par de la main-d'œuvre blanche sans une augmentation considérable dans les frais d'exploitation.

Le logement de l'équipage exigerait presque la reconstruction de ces navires et coûterait de fortes sommes...

Vu que ces navires ont été construits pour l'emploi d'équipage orientaux.—et ferait perdre beaucoup de place pour les passagers de troisième classe sur chaque navire.

Engager une proportion d'Européens...

Surtout de la catégorie des maîtres d'hôtel, j'imagine,

—et s'attendre qu'ils travaillent à peu près dans les mêmes conditions que les Chinois, voilà un projet qui ne pourrait réussir d'une manière satisfaisante.

Aux tropiques les équipages européens des classes inférieures auraient de la difficulté à donner la même qualité de travail que les marins chinois, surtout dans les services de la cuisine et des chambres.

Sur le Pacifique, un grand nombre de passagers sont chinois et l'on ne saurait raisonnablement s'attendre à ce que des Européens fassent fonction de serveurs auprès de ces passagers. Par conséquent, un tel arrangement ne saurait fonctionner d'une manière satisfaisante.

L'emploi d'Européens en remplacement de Chinois qui ont des années d'expérience n'aboutirait qu'à réduire la qualité du service.

Une grande partie du trajet s'accomplit dans la région tropicale, dont les Chinois s'accommodent mieux. La situation qui existe sur les côtes de la Chine ne permet pas d'obtenir autant de discipline dans le travail lorsque les équipages se composent d'Européens.

Imposer à notre navigation de fortes restrictions additionnelles, ce serait l'entraver davantage dans ses efforts en vue de porter le fardeau de la crise. Dans les conditions actuelles, les compagnies de navigation peuvent à peine se maintenir. L'augmentation de leur fardeau aboutirait soit à la suspension de leurs services, soit à un accroissement considérable de leurs subventions.

Voilà tous les renseignements que j'ai ici.

M. Neill:

D. Quels services rendent-elles pour ces \$690,000? Combien font-elles de voyages par mois?—R. Elles font des voyages qui durent à peu près quinze jours.

D. Deux voyages par mois?—R. Oui. Elles font à peu près vingt-cinq voyages par année.



*M. Reid:*

D. Cela comprend-il le transport des courriers?—R. Oui.

*Le président:*

D. Vous dites que les \$690,000 subventionnent aussi le transport des courriers?—R. Oui.

*M. Neill:*

D. Est-ce vingt-cinq voyages par année pour chaque navire?—R. Non, vingt-cinq voyages pour tout le service; un service à peu près bi-hebdomadaire.

*M. Bury:*

D. Y a-t-il quelque condition au paiement de ces \$690,000? Connaissez-vous la part payée pour le service postal?—R. Non. Tous les contrats passés par le ministère du Commerce, ou la plupart d'entre eux, stipulent que les navires serviront au transport des courriers du ministère des Postes, lorsque celui-ci le désirera et qu'alors le gouvernement n'aura pas à payer davantage.

M. REID: Nous avons un fonctionnaire des Postes ici. Il peut probablement nous le dire.

Le TÉMOIN: Oui. Il y a un ou deux services pour lesquels le ministère des Postes paye quelque chose, mais il ne paye rien dans le cas présent. Ce contrat couvre les services de transport des courriers, des voyageurs et du fret.

*M. MacNicol:*

D. Vous avez déclaré que la compagnie ne pourrait pas financer ses services si elle était obligée d'employer plus de blancs. Quels marins emploient les navires qui circulent entre Seattle, San-Francisco et les villes chinoises? Ont-ils beaucoup d'Orientaux?—R. Je ne sais, mais ils reçoivent de fortes subventions du gouvernement des Etats-Unis.

M. REID: Il faut qu'ils aient un équipage exclusivement américain. La loi des Etats-Unis exige que les équipages soient totalement américains sur tous les navires subventionnés.

*M. MacNicol:*

D. Et ici nos navires emploient approximativement 80 ou 85 p. 100 d'orientaux?—R. Oui. Les subventions américaines aux navires du Pacifique qui font le service de la Chine et du Japon avoisinent \$5,000,000 par année. Nous n'avons que deux services, le *C.P.R.* et la *British Canadian Steamships*, et nous leur payons en tout un peu plus de \$800,000 par année.

*M. Reid:*

D. C'est un autre aspect; parce que, d'après nos renseignements, depuis un certain nombre d'années ces compagnies de navigation n'ont pas eu de subventions?—R. Parfaitement.

D. Et les subventions ont recommencé ensuite en 1931. Pendant les années sans subventions, les compagnies embauchaient les mêmes équipages et quand elles reçoivent cette aide pécuniaire, elles emploient encore ces mêmes Orientaux.

M. MACNICOL: Oui.

M. REID: La question est de savoir à combien se chiffre cette subvention.

M. MACNICOL: Eclaircissons ce point. Les navires américains n'ont pas d'équipages orientaux du tout?

M. REID: Non; ils ont des équipages entièrement américains.

M. MACNICOL: Voit-on un grand nombre de passagers sur ces navires dont 85 pour 100...



Le PRÉSIDENT: Dois-je vous faire remarquer que M. Reid prend la place du témoin. Il affirme que nous ne voyons pas d'Orientaux parmi les équipages des navires américains. (A M. Reid). Je voudrais bien savoir d'où vient ce renseignement.

M. MACNICOL: Oui.

Le PRÉSIDENT: Je veux savoir d'où vient en premier lieu ce renseignement. Je puis fort bien me lever et dire cela sans n'en rien savoir,—je ne veux pas insinuer que M. Reid en agit ainsi. En supposant que cela fût exact, il n'y a rien devant le Comité pour le démontrer.

M. MACNICOL: Il incombe au Comité de se renseigner si cette affirmation est exacte ou non.

M. REID: Je crois pouvoir vous présenter une copie de la loi américaine. J'ai l'impression que nous avons une copie de la loi de navigation des Etats-Unis.

M. COWAN: Vous pouvez je crois, présenter la copie des règlements, je suppose.

Le PRÉSIDENT: Il est probable que les navires américains ont des cuisiniers américains.

M. BURY: Oui; même si la loi est ainsi rédigée, encore une fois c'est une question de nationalité et non de couleur.

*M. MacNicol:*

D. Je prends note de la déclaration à l'effet que, selon toute apparence, les Orientaux vivent dans des quartiers où un équipage blanc ne voudrait pas vivre. Est-ce que leurs quartiers sont hygiéniques et suffisants?—R. Je n'ai pas de renseignements à ce sujet. Je n'ai jamais fait l'inspection de ces navires.

M. REID: Il faudrait protester, je crois, contre l'affirmation qu'on y fait, savoir que les Orientaux sont mieux adaptés au travail dans les tropiques. C'est faire injure à la race anglo-saxonne.

M. STITT: Non.

M. REID: La race anglo-saxonne a parcouru toutes les mers du globe.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je suis plus intéressé à entendre le témoin qu'à écouter cette discussion.

M. REID: Nous devrions décider si nous devons entendre certains témoignages, qu'ils soient nécessaires ou non.

Le PRÉSIDENT: Entendons les témoins et finissons-en. Ce que je désire savoir est si ces navires passent par les tropiques.

*M. MacNicol:*

D. Je voudrais bien poser une question avant de passer outre. Vous admettez que le plus grand nombre de passagers à bord de ces navires sont des Orientaux—R. Oui, telle est la déclaration de la compagnie.

M. STITT: Quel en est le pourcentage?

M. MACNICOL: J'allais justement le demander.

Le TÉMOIN: Je n'ai pas ce détail. Vous pouvez, sans doute, le demander à la compagnie.

M. REID: Il nous faudrait avoir ce renseignement, le pourcentage.

Le TÉMOIN: Oui. Je l'obtiendrai pour vous.

*M. Neill:*

D. Qui a fait cette déclaration?—R. Le Pacifique-Canadien.



*M. MacNicol:*

D. Je désire faire moi-même ce voyage cet automne ou l'année prochaine, et je m'intéresse à la question de l'équipage qui doit travailler sur le navire au bord duquel je devrai voyager, ainsi qu'aux autres questions?—R. Oui.

M. NEILL: Qui a fait cette déclaration au nom du Pacifique-Canadien?

*Le président:*

D. M. Neill désire savoir qui a fait cette déclaration au nom du Pacifique-Canadien?—R. C'est M. Apps, je crois, le directeur adjoint.

*M. Neill:*

D. Cette déclaration n'a pas été faite par écrit?—R. Non.

*M. Bury:*

D. Quel document lisez-vous maintenant?—R. Ce sont des notes que j'ai moi-même rédigées.

D. D'après vos propres dossiers?—R. Oui.

D. De sorte que ce sont vos propres données?—R. Oui.

*M. MacNicol:*

D. Je croyais que vous lisiez une lettre de la compagnie de navigation?—R. Non.

M. NEILL: Le président parle de preuve directe.

M. BURY: La preuve ici est une preuve directe.

M. NEILL: Il dit qu'on le lui a déclaré.

Le PRÉSIDENT: Oui, à titre de fonctionnaire.

M. BURY: C'est une preuve directe avec documents à l'appui.

M. NEILL: Il ne cite pas les documents en question. Il dit qu'on le lui a déclaré.

M. BURY: Non. Le témoin dit, monsieur le président, que ces notes sont rédigées d'après les dossiers du ministère.

M. NEILL: Certainement; je viens de lui demander qui a fait la déclaration qu'il vient de nous lire et il déclare que c'est sa propre déclaration. Je lui ai demandé où il avait puisé la chose et il dit que le renseignement, à son avis, venait de M. Apps. Est-ce une preuve directe?

Le TÉMOIN: Non, j'ai cité un extrait d'un document que M. Apps m'a fourni il y a quelque temps, bien avant l'institution de ce Comité.

*Le président:*

D. Alors, en votre qualité de fonctionnaire du ministère du Commerce, vous avez demandé à ces compagnies qui étaient subventionnées de vous faire rapport sur certaines questions?—R. Oui.

D. Et ces gens vous ont fait rapport?—R. Oui.

D. Et vos déclarations sont basées sur les rapports maintenant aux archives du ministère du Commerce?—R. Oui.

M. NEILL: Mais ceci diffère entièrement de ce qu'il nous a dit il y a deux minutes.

Le PRÉSIDENT: Il déclare qu'on le lui a dit.

M. NEILL: Il a déclaré qu'il croyait que M. Apps le lui avait dit. Il aurait bien pu dire que c'est un Pierre Lefort qui le lui avait dit.

*M. MacNicol:*

D. Avez-vous une preuve quelconque que les équipages de blancs ont augmenté en nombre depuis que les compagnies de navigation ont recommencé à toucher leurs subventions?—R. Non. Vu que le contrat ne stipule pas du tout



que les hommes d'équipage doivent être des sujets britanniques, nous n'avons pas vérifié la chose.

*Le président :*

D. Alors, ces subventions ne sont pas accordées, — corrigez-moi si je me trompe, — dans le but d'induire ces compagnies à embaucher des équipages de nationalité canadienne?—R. Non.

D. Mais dans le but de les induire à établir un service océanique?—R. Parfaitement. C'est là d'abord l'objet de la subvention.

*M. Bury :*

D. Les autres subventions sont accordées dans le but d'encourager l'établissement de ces services?—R. Absolument.

D. Mais à une certaine condition: celle d'avoir à embaucher un certain nombre de sujets britanniques—R. Oni.

*M. Neill :*

D. Monsieur Bawden, pourquoi la clause des deux tiers a-t-elle été omise dans le cas de ces services et de ces services uniquement?

Le PRÉSIDENT: C'est une clause internationale.

Le TÉMOIN: Cette clause n'a jamais été insérée, monsieur Neill.

*M. Neill :*

D. Je vous ai demandé pourquoi elle n'avait jamais été insérée. Elle existe dans tous les autres contrats sur la côte où on n'emploie qu'un nombre restreint d'Orientaux; mais quand il serait dans leur intérêt d'en employer un grand nombre, cette clause n'y paraît pas. Pourquoi s'est-on écarté de la coutume dans ce cas particulier?—R. Vous me posez là des questions auxquelles il m'est difficile de répondre, sauf que si une telle clause était insérée dans ces contrats, les navires ne bénéficieraient peut-être d'aucune subvention.

*Le président :*

D. Serait-ce parce que les deux autres services sont des services côtiers au Canada, alors que celui-ci est un service international entre le Canada et l'Orient?—R. Et la Chine, oui.

*M. Reid :*

D. N'est-ce pas un fait que les navires de la Colombie-Britannique effectuant ce service et recevant une subvention de \$118,000 sont liés par une clause relative aux citoyens britanniques, officiers et mécaniciens?—R. Nous en viendrons à ce point plus tard.

M. REID: Je veux simplement éclaircir ce point parce que l'impression se répand, vu la question du président, que ce service était un service international et que c'est pour cette raison que la clause a été omise.

*M. Bury :*

D. Pouvez-vous nous dire quels ont été les subventions avant leur suspension en 1929, je parle des subventions à cette compagnie de navigation?—R. Je crois pouvoir vous le dire.

Le PRÉSIDENT: En 1920, voulez-vous dire.

M. NEILL: En 1920 les subventions étaient suspendues. Elles furent rétablies.

M. MACNICOL: Quelque membre du Comité a-t-il voyagé en Chine ou au Japon sur l'un de ces navires?

M. WHITE: Pas coupable.

M. MACNICOL: Sur ces navires vous ne voyez rien d'autre que des Orientaux.



Le TÉMOIN: Je puis vous donner la liste des subventions versées pour ces services depuis le commencement.

*M. Bury:*

D. Je voudrais connaître les subventions versées avant la date de leur suspension.—R. Immédiatement avant?

D. Jusqu'où remontent-elles?—R. Jusqu'en 1889. Elles cessèrent en 1920.

D. A partir de cette date jusqu'à 1920 et avant.—R. Antérieurement à 1920 la subvention était de \$375,000 par année.

*M. Neill:*

D. Combien?—R. \$375,000.

*Le président:*

D. A-t-on ajouté quelques unités à la flotte ou augmenté le nombre des voyages?—R. Le nombre de voyages n'a pas été augmenté, mais la flotte a été presque reconstruite en entier depuis ou ce sont tous des nouveaux navires que la compagnie a affectés au service.

D. De plus gros navires?—R. Des navires plus gros et plus rapides,—*l'Empress of Canada, Russia, China, Japan.* Ce sont tous de gros navires neufs.

*M. Neill:*

D. Pouvez-vous nous dire pourquoi les subventions ont été suspendues en 1920?—R. Oui. La subvention était alors de \$375,000 par année et le gouvernement se proposait de la réduire à \$300,000. La compagnie n'a pas voulu s'y plier et la subvention fut suspendue.

D. Pourquoi l'a-t-on rétablie en 1931?—R. A cause du service amélioré accordé par la compagnie depuis cette date.

D. Service amélioré comment?—R. Meilleur service; meilleurs navires; navires plus gros et plus rapides.

D. Oui?—R. Et le fait aussi que la compagnie avait besoin d'assistance afin de pouvoir subir la concurrence des navires américains généreusement subventionnés.

D. N'y avait-il pas eu de ces changements vers 1921? Je croyais que c'était bien avant cela?—R. Certainement, bien avant.

*M. White:*

D. Y avait-il eu une diminution dans le chiffre du commerce entre 1920 et 1931, période pendant laquelle les subventions n'étaient pas payées?—R. Je n'ai pas les chiffres relativement à cette question.

*M. Stitt:*

D. Pouvez-vous nous présenter une comparaison entre les subventions versées aux Etats-Unis et celles payées en notre pays?—R. Oui. Les Etats-Unis subventionnent à peu près neuf compagnies de navigation qui font le service entre le littoral américain du Pacifique et l'Orient.

D. Oui?—R. Et la subvention totale annuelle varie de \$4,000,000 à \$5,000,000.

D. Vous ne savez pas combien, exactement?—R. Je pourrais bien en faire l'addition.

D. Qu'appelleriez-vous ceci; est-ce un seul service?—R. Oui, c'est un seul service entre le Canada, la Chine et le Japon.

D. Combien de navires du service américain sont subventionnés?—R. De ce service?

D. Oui.—R. Quatre.

D. Non pas, je parle des navires américains?—R. Combien de navires, dites-vous?



D. Vous voulez connaître leur tonnage. Je veux établir une comparaison.  
—R. Eh bien, je ne saurais vous le dire.

M. MacNicol:

D. En d'autres termes, relativement au trafic des voyageurs, des marchandises ou au tonnage?—R. Je vous demande pardon?

D. En d'autres mots, ces subventions au Canada ou aux Etats-Unis sont-elles réparties en proportion du trafic des voyageurs, des marchandises ou du tonnage?—R. Non. Aux Etats-Unis, ces subventions sont accordées ostensiblement pour les fins du transport du courrier postal et tout navire transportant ces dépêches postales reçoit une subvention à tant du mille selon la vitesse du navire et la qualité du service. Le navire peut n'avoir à bord qu'un seul sac de dépêches, mais il aura la subvention quand même. Quoiqu'elle soit désignée comme subvention postale, c'est néanmoins une subvention commerciale déguisée, comme le président Roosevelt l'a dernièrement reconnu.

M. Stitt:

D. Le gouvernement paye-t-il pour le transport des dépêches en plus?—R. Non, la subvention couvre aussi le transport des dépêches.

M. Neill:

D. Avez-vous dit entre \$4,000,000 et \$5,000,000?—R. Oui.

D. Divisez ce chiffre par neuf. Cela nous donnera un peu moins que ce que nous avons. Neuf fois cinq donne quarante-cinq.—R. Naturellement, quelques-uns de ces navires sont affectés uniquement au transport des marchandises. Quelques-uns sont des navires inférieurs. Prenez une compagnie de navigation qui peut se comparer à la compagnie du Pacifique-Canadien, par exemple la *Dollar Steamship Line*, de San Francisco à Yokohama, Hong-Kong et Manille, cette compagnie reçoit \$6 du mille.

D. Les navires sont-ils comparables aux navires *Empress*?—R. Ce ne sont pas d'aussi bons navires que ceux du groupe *Empress*, mais ce sont les navires américains qui s'en rapprochent le plus.

D. Leur concurrence est plus forte du côté des marchandises?—R. La *Dollar Steamship Line* transporte aussi de nombreux passagers. Elle obtient \$6 par mille. Notre subvention à la compagnie du Pacifique-Canadien représente un peu moins de \$4 le mille.

M. Bury:

D. Cette ligne de navigation obtient une moyenne d'un demi-million par année?—R. Cette *Dollar Steamship Line* obtient \$1,487,000.

D. Non, tout ce que la compagnie obtient est un demi-million par année.

M. STITT: D'après le nombre de navires et le tonnage.

Le PRÉSIDENT: La première comparaison que le témoin nous a présentée est plus juste, je crois, savoir que la ligne *Dollar* reçoit \$6 du mille et la ligne du Pacifique-Canadien \$4 du mille pour un meilleur service de navires.

Le TÉMOIN: Il y a une autre ligne de navires *Dollar* dont les navires sont subventionnés à raison de \$4, \$8, ou \$10 du mille, suivant le navire.

M. Neill:

D. Dans le Pacifique?—R. Oui.

D. Cela indique que ce sont de meilleurs navires que les navires *Dollar*?—R. Cela indique qu'ils obtiennent une subvention plus élevée.

M. STITT: Il n'y a pas autant de navires *Dollar*.

M. NEILL: Ils en ont peut-être besoin davantage vu que leurs navires sont plus lents.

M. COWAN: Me permettez-vous de poser ici une question, monsieur le président. Elle n'est pas régulière, mais j'aimerais bien pouvoir la poser.



Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. Cowan:

D. Voulez-vous parler du service sur les Grands Lacs?—R. Non.

D. Je veux dire les lacs Ontario, Erié, Huron et Supérieur.

Le PRÉSIDENT: Il pourrait en être question si des subventions étaient payées aux navires sur les Grands Lacs. En l'absence de subventions, les navires sur les Grands Lacs ne sauraient être mis en cause.

M. Cowan:

D. Y en a-t-il?—R. Il y a un service de bateaux sur le lac Erié. Il y a le service entre l'île Pelée et la terre ferme.

D. C'est le seul?—R. Oui, le seul. Nous lui payons environ \$8,000 ou \$9,000.

M. Neill:

D. Y a-t-il un service postal?—R. Sur les Grands Lacs?

D. Oui?—R. Il peut y en avoir mais mon ministère n'a rien à y voir.

D. Il faudrait le demander au ministère des Postes?—R. Oui.

M. COWAN: Merci, monsieur le président. J'ai à m'absenter et c'est pour cela que j'ai posé cette question.

Le PRÉSIDENT: Très bien; continuons.

Le TÉMOIN: L'autre service est celui de la *British Columbia Steamships, Limited*. Cette compagnie dirige un service de navires de marchandises entre la Colombie-Britannique et la Chine qui comprend deux navires dont les propriétaires sont canadiens et qui sont immatriculés au Canada. *The City of Vancouver* et *The City of Victoria* sont tous deux immatriculés au Canada en date de l'année 1920.

M. Neill:

D. Quel est le montant de la subvention?—R. La subvention est de \$4,950 par voyage, et la subvention annuelle dépend du nombre de voyages par chaque navire. Ils ne sont tenus à faire que 12 voyages seulement, mais ils peuvent en faire 24.

D. Pour lesquels ils sont subventionnés?—R. Oui, nous payons notre part sur les 24 voyages, mais la compagnie n'est pas tenue de donner un service de plus de 12 voyages, suivant les besoins du commerce.

D. Cette subvention est accordée pour les fins du commerce du bois?—R. Oui.

D. Ce service est aussi d'une grande utilité. Les navires n'allaient-ils pas en Australie?—R. Ils ne vont qu'en Chine maintenant, mais en premier lieu ils allaient aussi en Australie.

D. Oui? Mais depuis n'y a-t-il pas eu de subvention pour un service en Australie?—R. Cette subvention est comprise dans notre crédit, libellé ainsi: en Australie et / ou en Chine; mais cela n'est réellement pas nécessaire et vous pouvez vraiment biffer le mot Australie.

D. Et cette subvention est de \$4,950 par voyage?—R. \$4,950 par voyage, c'est-à-dire deux navires canadiens qui font environ 4 voyages par année chacun.

D. Au début, la subvention était de \$180,000, n'est-ce pas, monsieur Bawden, ou à peu près cela; on avait commencé à donner une subvention minimum?—R. Avant l'inauguration de ce service, il y avait l'*Australia-British Columbia Shipping Company*, et elle touchait une subvention de \$7,700 par mois, soit \$92,400 par année.

D. Je croyais que c'était \$192,000?—R. Non, pas pour le service en Australie ou en Chine. Outre ces navires qui font quatre voyages par année, le reste du service est effectué par des navires nolisés dont les propriétaires sont ordinairement des citoyens britanniques.



*M. MacNicol:*

D. Et ceux-ci ne le sont-ils pas?—R. Les autres sont des navires canadiens, ceux dont j'ai parlé en premier lieu.

D. Oui, mais vous avez dit que les navires canadiens faisaient quatre voyages chacun?—R. Oui.

D. Et presque tous les autres navires étaient des navires britanniques?—R. Oui. A l'occasion, on mettait en service un navire scandinave quand il était impossible, en temps voulu, de nolisier un navire britannique. Un navire scandinave a été nolisé parce qu'il avait une écouteille de 75 pieds qui permettait de prendre une cargaison de poteaux pour le commerce chinois.

*M. Neill:*

D. Cela ferait 12 voyages ou plus; quel serait en moyenne le nombre de voyages pour ces navires, disons pendant l'année dernière, par exemple?—R. Durant l'année civile 1934, ces navires ont effectué 22 voyages en tout. La demande a été assez active et la compagnie a mis en service d'autres navires au besoin.

D. La compagnie a-t-elle nolisé ces navires?—R. Oui, quand il lui a fallu en avoir d'autres.

*M. MacNicol:*

D. Les navires scandinaves avaient-ils des équipages orientaux ou scandinaves?—R. Je suppose que c'était des équipages scandinaves. Ce contrat n'exigeait pas l'embauchage de sujets d'origine britannique.

Le PRÉSIDENT: Nous nous intéressons seulement aux contrats relatifs aux navires possédés ou immatriculés au Canada.

M. NEILL: Assurément le contrat s'appliquerait également dans le cas d'un navire nolisé et la clause serait insérée dans les conditions du contrat d'affrètement.

Le PRÉSIDENT: Notre mandat ne couvre que les navires possédés et immatriculés au Canada et l'immatriculation du navire a son importance dans le contrat d'affrètement.

M. NEILL: Si vous lisez les obligations que comportent les subventions et qui sont stipulées au contrat, vous verrez, je crois,—que ces navires soient nolisés ou la propriété directe de quelque intéressé,—vous verrez que les mots possédés par ou nolisés par ou sous le contrôle des parties contractuelles figurent au contrat; et cela certainement serait un facteur à envisager.

Le PRÉSIDENT: Sur ce point, monsieur Neill, tel que notre ordre de renvoi se lit, il est question de l'embauchage de citoyens canadiens de race blanche sur tous les navires et bateaux possédés et immatriculés au Canada. Notre mandat ne vise réellement pas la question de savoir si les navires scandinaves embauchent des équipages d'une autre nationalité.

M. NEILL: Nos attributions sont passablement limitées, n'est-ce pas?

M. REID: Je le crois. Il est bien vrai que l'ordre de renvoi s'y trouve.

Le PRÉSIDENT: Je n'ai pas d'objection à vos questions sur ce point; je désire seulement vous signaler que si nous obtenons des réponses, quelque soit leur caractère informatif, elles ne seront pour nous d'aucune utilité au point de vue de l'ordre de renvoi.

M. MACNICOL: Vous avez été bien bon, monsieur le président, en nous donnant autant de latitude.

Le TÉMOIN: Pour ce qui concerne le service de cette compagnie, *The City of Vancouver* et *The City of Victoria* ont chacun 9 officiers et un cadet de race blanche, et ce sont tous des citoyens canadiens. L'équipage de chaque navire comprend en moyenne 39 Chinois.



*M. Neill:*

D. N'y a-t-il pas de blancs parmi ces équipages?—R. Il y a 39 Chinois. Non, pas parmi les équipages. Les officiers sont des blancs et les membres de l'équipage sont des chinois.

D. Tout l'équipage est composé de Chinois?—R. Oui, tous des Chinois.

*Le président:*

D. Sur ces deux navires?—R. Sur ces deux navires.

D. Et il n'y a rien dans ce contrat stipulant que les membres de l'équipage doivent être des sujets britanniques de race blanche ou simplement des sujets britanniques?—R. Non, pas dans le contrat.

M. NEILL: Monsieur MacNicol, si j'étais à votre place, je ne ferais pas un voyage sur l'un de ces navires parce que si quelque chose survenait, un feu ou un naufrage, je crains bien que ce serait bien malheureux pour vous.

M. MACNICOL: Apparemment. Tout de même, le fait que les navires américains faisant le service en Chine embauchaient tous des équipages de blancs m'a grandement intéressé.

Le PRÉSIDENT: Nous n'en avons pas la moindre preuve, monsieur MacNicol...

M. MACNICOL: Ce serait intéressant d'avoir ce renseignement.

*M. Reid:*

D. Puis-je vous demander, monsieur Bawden, s'il n'est pas spécifiquement déclaré, dans ces contrats avec les compagnies de navigation, que les officiers et les mécaniciens de ces navires doivent être des sujets britanniques?—R. Pour se plier aux conditions et aussi pour ce qui concerne les frais, ces navires n'avaient pas d'équipages chinois.

D. Vous voulez dire qu'ils n'avaient pas de blancs dans leur équipage?—R. C'est ce que je voulais dire.

D. Ils auraient pu en avoir, mais ils n'en avaient pas?—R. J'en arrive précisément à ce point. Vu la subvention peu élevée pour ce service, \$4,950 par voyage, *The City of Vancouver* et *The City of Victoria* ne pouvaient pas embaucher des équipages de race blanche. Et pour cette raison cette clause a été omise du contrat: les propriétaires des navires étaient dans l'impossibilité de l'observer.

*Le président:*

D. C'est parce que les équipages chinois coûtent meilleur marché que les équipages blancs?—R. Oui. Cette ligne de navigation doit subir la concurrence de navires américains fortement subventionnés et je devrais, je crois, vous donner les chiffres des subventions payées aux Etats-Unis dont le montant atteint environ \$5,000,000 par année, contre une subvention de \$800,000 par année payée par le gouvernement canadien.

*M. Reid:*

D. Vous employez l'expression "concurrence"; avez-vous fait une enquête pour connaître la présente situation? La plus forte partie de cette subvention, je suppose, est affectée au transport du bois?—R. Oui. Et quand ces navires américains désirent ajouter à leur cargaison, ils viennent à Vancouver pour prendre ce surplus de fret.

*M. MacNicol:*

D. Naturellement, la distance de San-Francisco aux ports chinois est de beaucoup plus considérable que celle qui sépare ces ports de Vancouver, au point de vue exploitation?—R. Oui.



M. REID: Nous devrions vérifier les chiffres quant au tarif des lignes américaines ou celui de toute autre ligne en usage pour le transport du bois en provenance du littoral en comparaison avec le tarif exigé par la ligne en question avec ou sans la subvention?

Le TÉMOIN: Pour ce qui en est du tarif, les taux de transport varient presque toutes les semaines.

Le PRÉSIDENT: Naturellement, les navires sont nolisés au meilleur compte possible.

M. REID: Je vous ai demandé cela afin de savoir si le tarif exigé par les lignes subventionnées est plus élevé que celui des autres lignes.

Le TÉMOIN: Vous voulez parler, je crois, de la ligne *Silver-Java-Pacific* qui autrefois faisait ce service. A mon avis, vous verrez bien peu de différence parce que ces gens exigent toujours les taux courants, quels qu'ils soient; de fait ils y sont forcés.

M. Neill:

D. Vous exercez un certain contrôle sur les taux d'après votre contrat, n'est-ce pas?—R. Oui, le contrat stipule que les taux à exiger seront les taux courants.

Le président:

D. Afin de pouvoir vendre le bois canadien en Orient en concurrence avec le produit américain, le tarif doit être purement concurrentiel; autrement, vous vendriez le bois américain au lieu du bois canadien?—R. Oui. Maintenant, cela embrasse toutes les lignes qui mettent en service des navires immatriculés au Canada.

M. Neill:

D. Il y a un autre service à destination des Antilles, n'est-ce pas?—R. Oui, mais ce sont des navires nolisés à l'étranger. Je puis vous en dire quelque chose si vous le jugez à propos.

Le président:

D. Qu'avez-vous à dire de la ligne *Canadian National Steamships* faisant le service des Antilles?—R. Il s'agit ici du littoral de l'Est.

D. Sur le littoral de l'Est; notre mandat n'est pas limité au littoral de l'Ouest?—R. Non. Sur le littoral de l'Est,—le ministère du Commerce n'a rien à faire avec le service de la *Canadian National Steamships* aux Antilles; cela est du ressort du ministère des Chemins de fer et Canaux. Cette ligne n'est pas subventionnée.

M. Bury:

D. Elle n'est pas subventionnée?—R. Non.

D. Alors, elle ne tombe pas dans le cadre de nos attributions.

M. J. H. Stitt:

D. Les autres ministères ne payent-ils pas de subventions?—R. Elles ne relèvent pas de l'autorité du ministère du Commerce et nous ne lui payons aucune subvention.

D. De quoi se compose le déficit?—R. Le gouvernement paye le déficit.

R. Ah, c'est ainsi que les choses se passent?—R. Oui.

M. MACNICOLL: A un certain point de vue ces navires sont plus largement subventionnés que les services à Vancouver.

Le PRÉSIDENT: En application des dispositions de certains traités, nous sommes tenus à transporter des marchandises à certains taux et en retour de la perte ainsi subie, le gouvernement indemnise les navires. Telle est la situation pour ce qui concerne le service des Antilles de la *Canadian National Steamships*.



M. STITT: Est-ce que ce serait votre conclusion que le paiement du déficit ne constitue pas une subvention; et votre décision serait-elle que nous ne devrions pas nous renseigner sur ce point?

Le PRÉSIDENT: Dans tous les cas, ces navires embauchent des équipages entièrement de race blanche.

Le TÉMOIN: Maintenant, il y a plusieurs autres services sur le littoral du Pacifique qui n'utilisent pas des navires immatriculés au Canada; voulez-vous que j'en parle?

M. Reid:

D. Puis-je poser une question afin de m'éclairer au sujet de la *Canadian National Steamship*; vous a-t-on dit, monsieur le président, que ces navires ont des équipages entièrement de race blanche?—R. Sur le littoral de l'Ouest, oui, pour les services insulaires.

D. Vous voulez dire le *Prince Rupert* et le *Prince George*?—R. Le seul navire qui reçoit une subvention du gouvernement est le *Prince John*.

D. On n'y voit pas d'Orientaux du tout?—R. Non. Tel est le renseignement que j'ai eu il y a plusieurs années et on me l'a confirmé ces jours derniers.

D. C'est bien le contraire de ce que des marins m'ont dit?—R. J'ai un état ici démontrant que l'équipage du *Prince John* se compose de 34 Canadiens de race blanche et que le navire n'embauche pas de Japonais ni de Chinois.

M. NEILL: Monsieur le président, le témoin a indiqué qu'il y avait d'autres services subventionnés sur le littoral du Pacifique et effectués par des navires nolisés. Apparemment, ceci est en dehors des limites techniques de nos attributions. Mais, assurément, c'est notre droit de nous enquérir sur le nombre de blancs employés sur un navire d'origine britannique ou d'origine canadienne; si nous payons une subvention, il convient de nous renseigner au sujet des navires nolisés à l'étranger. La discussion serait pertinente, je crois.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Neill, il y a bien des choses qu'il nous conviendrait d'aborder et nous pourrions le faire si ces questions tombaient dans le cadre de nos attributions. Nous avons reçu l'ordre de nous enquérir de certaines conditions.

M. NEILL: Je proposerais donc que nous devrions faire rapport à la Chambre demandant de modifier notre mandat de manière à inclure les navires d'origine étrangère qui reçoivent une subvention. En toute justice, nous devrions nous enquérir à leur sujet tout autant que dans le cas des navires d'origine canadienne.

M. J. H. STITT: Comment exercer un contrôle dans les cas que vous mentionnez?

M. NEILL: En appliquant les clauses du contrat au nolisement.

M. J. H. STITT: Ils veulent que les navires transportent les marchandises. Il n'est pas question de la constitution des équipages. C'est une question de commerce.

M. NEILL: Comme nous payons une subvention, nous devons avoir certains droits.

M. J. R. STITT: Mais ce droit n'existe pas pour ce qui concerne les navires nolisés?

M. NEILL: Non, mais nous pourrions l'avoir.

Le PRÉSIDENT: Relativement aux navires nolisés, ces services sont subventionnés et la subvention est versée à leurs propriétaires.

M. Neill:

D. Y a-t-il d'autres subventions de quelque importance?—R. La *Canadian Transport Company* obtient une subvention de \$3,000 par mois pour un voyage mensuel.



D. S'agit-il d'un service de voyageurs?—R. Non, ses navires ne s'occupent pas en particulier du transport des passagers. La subvention est réellement de peu d'importance, \$3,000 par voyage.

D. Vous rappelez-vous ce qu'était la subvention payée à la ligne *SilverJava*?—R. C'était peu de chose. Ces navires sont d'origine mi-britannique et mi-hollandaise, et la ligne reçoit \$84,000 par année.

D. Vers quel continent se dirigent ses navires?—R. Vers le Sud africain.

*M. MacNicol:*

D. Je suppose que ces navires du Pacifique-Canadien sont subventionnés; ses gros navires reçoivent une subvention, outre ceux que vous avez mentionnés, je suppose?—R. Je ne saurais dire. L'ordre de renvoi s'applique-t-il à ces navires?

Le PRÉSIDENT: Oui, aux navires possédés et immatriculés au Canada, et dont les propriétaires reçoivent des subventions du trésor public du Canada.

Le TÉMOIN: Nous n'avons pas de navires canadiens faisant le service sur l'océan Atlantique.

Le PRÉSIDENT: Le témoin dit qu'il n'y a pas sur l'Atlantique de navires possédés et immatriculés au Canada; mais il y a une ligne ou deux de navires britanniques qui reçoivent des subventions. Bien que les cadres de notre ordre de renvoi puissent être élargis, si tel est le bon plaisir du Comité, j'estime que les termes de notre mandat ne s'appliquent pas strictement à ces navires. D'après la règle, nous ne devons pas excéder nos attributions. Ce n'est pas une question du désir du président mais bien des règlements de la Chambre.

M. J. H. STITT: Nos droits sont bien définis ici.

Le PRÉSIDENT: Vous avez, je crois, abordé tous les points.

Le TÉMOIN: Je le crois.

Le PRÉSIDENT: A cette phase, les membres désirent-ils poser d'autres questions à M. Bawden?

*M. J. H. Stitt:*

D. Il y a cette question de la densité du trafic sur ces navires transpacifiques; quelle serait la proportion du trafic des voyageurs orientaux et de celui des voyageurs européens?—R. Il me faudra avoir ce renseignement pour vous. Je n'ai pas ces détails sous la main.

M. J. H. STITT: Les compagnies de chemins de fer ainsi que les lignes de navigation ne seront-elles pas représentées ici?

Le PRÉSIDENT: Cela dépendra de la décision du Comité sur la question de l'opportunité d'appeler des témoins ou de toute autre décision. J'ai remarqué qu'il y en a ici qui suivent la discussion.

M. MACNICOL: Le témoin a mentionné quatre paquebots, l'*Empress of Japan*, l'*Empress of Canada*, l'*Empress of Asia* et l'*Empress of Russia*. Apparemment, ces quatre paquebots voyagent de Vancouver aux ports asiatiques et ils ne semblent avoir que 15 à 20 p. 100 de l'équipage et des officiers qui appartiennent à la race blanche; je suppose que le reste, soit plus de 80 à 85 p. 100, appartient à la race asiatique. J'estime que le public ne connaît pas réellement la situation en ce qui concerne ces navires. Ce sont de gros paquebots, n'est-ce pas, les plus beaux qui soient sur l'océan Pacifique?

Le TÉMOIN: Oui. Et d'après mes notes, il y a 480 Orientaux sur l'*Empress of Japan*. Y compris avec l'équipage, les chauffeurs, je suppose...

M. REID: Les mécaniciens.

Le PRÉSIDENT: Et les maîtres d'hôtel?

M. MACNICOL: Oui,—les officiers de tous rangs. Et sur l'*Empress of Canada*, si mes notes ne me trompent pas, il y a 430 Orientaux; il y en a 435 sur



*l'Empress of Asia* et 438 sur *l'Empress of Russia*. En vérité, n'y a-t-il pas quelque moyen qui puisse permettre à un plus grand nombre de citoyens canadiens d'obtenir du travail sur ces gros navires?

Le TÉMOIN: Les dépenses seront plus fortes, voilà tout. Cette question a été soulevée en Chambre il y a un an ou deux, et, à cette époque, l'hon. M. Stevens a dit que la chose ne pouvait pas se faire avec la subvention actuellement payée.

*Le président:*

D. N'y a-t-il pas une autre considération à envisager, monsieur Bawden, que celle de la plus forte dépense; c'est-à-dire celle d'employer des blancs comme maîtres d'hôtel pour servir les passagers orientaux?—R. C'est un autre point, oui.

M. MACNICOL: Peut-être ces chiffres indiquent-ils que c'est parce qu'il y a un grand nombre de passagers orientaux que l'on trouve tant d'employés orientaux. Voilà qui est différent; mais si les blancs représentaient 80 à 85 p. 100, les chiffres devraient être renversés.

Le PRÉSIDENT: Vous pourriez fort bien régler la question en exigeant un personnel oriental pour servir les Orientaux et un personnel de blancs pour servir les blancs.

M. Bawden, je suppose que si nous imposons à ces navires dont le service est d'un caractère international des restrictions qu'ils sont dans l'impossibilité de respecter, il n'y a rien qui puisse les empêcher de changer leur immatriculation canadienne et de s'adresser à un autre pays?

Le TÉMOIN: Non.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que notre pays y perdrait quelque chose?

*M. MacNicol:*

D. Je suppose qu'une bonne partie de ces équipages travaillent sur ces navires depuis longtemps?—R. Oui.

D. Ce sont de bons employés, n'est-ce pas?—R. Oui, je le suppose.

M. J. H. STITT: La question soulevée est de toute importance. Si ce ne sont pas de bons employés, alors la question est la plus grave que nous ayons eu à discuter.

M. REID: Parlant de l'embauchage des Orientaux sur ces navires et de la qualité de leur service, on doit dire que sur chaque navire il y a un homme spécialement chargé de l'embauchage des hommes d'équipage et il en prend tout le temps des nouveaux. Par exemple, sur les navires particuliers dont il est ici question, vous n'en trouverez pas plus de 10 à 12 qui travaillent sur ce navire depuis assez longtemps. La plupart du temps vous trouvez un personnel tout à fait nouveau.

M. MACNICOL: Vraiment?

M. REID: Oui. Ce ne sont plus les mêmes employés. Il y a un homme spécialement chargé d'embaucher les équipages à Canton. Les hommes viennent de Canton et l'embauteur leur assigne leur tâche sur le navire. Ces équipages orientaux ne sont pas payés individuellement. La compagnie de navigation paye l'embauteur attitré de ce dernier paye ses hommes.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il quelque raison qui induise cet embauteur attitré à renouveler continuellement son personnel?

M. REID: Connaissant les Chinois, je n'accepte pas, naturellement, l'affirmation que ce sont de bons employés.

M. REID: Je comprends. C'est là une autre histoire.

M. MACNICOLL: Veuillez donc répéter.

M. REID: Connaissant les Chinois, je ne suis pas prêt à croire que ce sont de bons employés.



M. NEILL: Qui a fait cette déclaration?

M. REID: M. Bawden.

Le TÉMOIN: Telle est simplement mon impression. Je n'en ai aucune connaissance personnelle.

M. MACNICOLL: Ce que M. Reid vient de dire est très sérieux.

M. REID: Si jamais quelque chose survient, comme un incendie ou une grosse tempête en mer, vous verrez qu'ils sont facilement pris de panique et que ce n'est pas un équipage bien sûr.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que M. Bawden voulait parler de cela; mais il voulait parler de leurs services dans des conditions normales. Je ne crois pas qu'il désirait nous garantir qu'il n'y aurait pas de panique chez les membres de cet équipage dans le cas d'un incendie. Je suis fondé à croire que la même chose pourrait fort bien avoir lieu avec un équipage de blancs.

M. J. H. STITT: Je crois que nous devrions appeler ici les officiers du Pacifique-Canadien.

M. NEILL: Dans tous les cas, nous n'avons rien à nous reprocher en Colombie-Britannique.

M. REID: Vous considérez qu'ils font leur devoir?

M. J. H. STITT: Ils devraient être ici; on les accuse d'avoir des équipages qui ne sont pas dignes de confiance.

M. REID: Je les veux tous ici présents.

M. J. H. STITT: Il leur faudra les produire.

Le PRÉSIDENT: Qu'entendez-vous par "tous"?

M. REID: J'entends les compagnies de navigation intéressées; elles veulent être représentées. Mais je m'oppose certes à ce que les compagnies de transports maritimes soient représentées sans que les marins le soient; je crois que ce n'est que juste; ainsi, si le Comité permet aux compagnies de navigation de se faire représenter, qu'on produise aussi d'autres témoins devant nous; et réglons cela tout de suite.

Le PRÉSIDENT: Je dirai ceci: si le Comité désire de plus amples renseignements de la part des compagnies de navigation, il conviendrait de les demander à celles-ci. D'un autre côté, si les marins possèdent des renseignements dont la connaissance s'impose à nous afin de pouvoir régler la question qui nous est soumise, il conviendrait de les demander aux marins. Mais, il ne s'agit pas d'un différend entre les compagnies de navigation et les marins; il s'agit d'une documentation qui nous est nécessaire et il faut savoir où nous la procurer.

M. J. H. STITT: Il est possible que nous ne tenions pas du tout à légiférer contre ces gens, nous voulons aller aux preuves.

Le PRÉSIDENT: Après que les compagnies de navigation auront présenté leur exposé, il est possible que M. Reid ne tienne pas du tout à entendre les marins; la documentation serait peut-être la même d'un côté comme de l'autre.

M. REID: A mon avis, les marins rendraient peut-être un meilleur témoignage que moi à propos de la manœuvre des bateaux. Je ne suis que leur représentant ici.

M. BURY: Je ne crois pas que vous représentiez personne sur ce comité, j'estime que vous représentez la Chambre des communes. Ne pensez-vous pas qu'il serait sage d'entendre d'abord les compagnies de navigation, quitte ensuite, s'il y a des points que vous croyez n'être pas d'accord avec les faits, ou qui pourraient être développés, à entendre les marins?

M. REID: Si j'accepte votre déclaration à l'effet que je ne représente pas les marins, alors les marins ne sont pas représentés ici.

Le PRÉSIDENT: Les compagnies de navigation non plus.



M. BURY: Il ne s'agit pas en l'espèce de savoir si un de nous représente un côté ou l'autre; ce comité est chargé d'étudier une certaine question et d'en faire rapport à la Chambre.

M. REID: Si vous entendez les compagnies de navigation, ce n'est que juste, à mon avis, d'entendre également les marins.

Le PRÉSIDENT: Dans l'intervalle, entendons le représentant du ministère des Postes ici présent, puis nous rechercherons quels témoins il faudra ensuite assigner. Nous voulons finir à une heure si nous le pouvons.

M. NEILL: Les témoignages seront-ils imprimés?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. NEILL: Je n'ai pas encore vu de témoignages entendus par ce Comité.

Le PRÉSIDENT: Certainement, il y a les rapports au sujet des aveugles.

M. NEILL: Ah! oui, je vois; et il s'agit d'une question différente.

Le PRÉSIDENT: Tel que je le comprends, la motion primitive embrasse toutes les questions à nous soumises au cours de cette session.

Suit une lettre de la *Union Steamship Company of British Columbia Limited*, déjà citée:

Le PRÉSIDENT,

Comité Permanent des Relations Industrielles,  
Ottawa, Ontario.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de confirmer mon télégramme du 28 février, dont voici les termes:

*Union Steamship Co. of B.C. Ltd.*, transmet protestation contre bill proposant le renvoi des employés orientaux stop Service de cuisine et de table satisfaisant sous conditions difficiles d'exploitation peut n'être efficace qu'avec chefs chinois et essais avec cuisiniers blancs ont échoué stop Moyenne de cinquante Orientaux dans notre flotte donnent service efficace et loyal juste salaire et pas d'exploitation et durée moyenne du service approximativement onze années quelques-uns ayant servi la compagnie pendant trente-cinq ans avec conduite exemplaire stop Vu le fait que les Orientaux sont employés dans autres industries côtières et que nous touchons revenus considérables de leur transport toute distinction pareille contre compagnies de navigation peuvent avoir conséquences sérieuses et nous désirons formuler notre objection positive contre principe du bill présentement à l'étude.

Les Orientaux employés sur les bateaux de cette compagnie dans le territoire subventionné sont au nombre de 44, dont douze sont naturalisés Canadiens. Vingt de ces employés sont des chefs et des adjoints chinois, 24 sont des graisseurs et des chauffeurs japonais. La plupart d'entre eux ont grandi au service de la compagnie et pas moins de 14 lui ont consacré plus de 20 ans de loyaux services. En ce qui concerne les cuisiniers chinois, ils touchent un salaire raisonnable, soit \$100 par mois plus l'entretien et la prime, tandis que les adjoints reçoivent \$65 par mois pour les deuxièmes cuisiniers et \$55 par mois pour les troisièmes cuisiniers, plus l'entretien et la prime.

Je puis dire que nous avons essayé des cuisiniers blancs dans les hôtels au bord de la mer et que nous hésiterions sérieusement à recommencer. Dans la saison de presse ils se sont avérés indignes de confiance et incompetents, et ils nous ont suscité de graves embarras à la mi-saison malgré les recommandations qui nous furent faites.

Il va sans dire, les employés chinois connaissent à fond les conditions de notre exploitation et le service de table sur nos navires est fait avec la régularité d'une horloge, ce qui, point n'est besoin de le dire, est un facteur



important de notre exploitation générale, particulièrement dans les moments de presse.

Les employés japonais de la chambre des machines se sont avérés sobres à l'extrême; ils sont très attentifs au devoir et toujours loyaux envers la compagnie. Ils comptent en moyenne plus de 15 années de service. Onze de nos employés japonais ont été tués ou sont morts en activité de service durant la guerre, et c'est parmi ce groupe qu'il y a 12 naturalisés canadiens.

On m'informe qu'une pression s'exerce pour forcer ces hommes à raillier la *Water Front Workers' Union*, actuellement en voie de formation; il appert donc que, même au point de vue ouvrier, ces hommes doivent être considérés comme des travailleurs valides.

Notre compagnie estime que toute modification de ces conditions domestiques, qui existent depuis presque une génération dans notre service aboutirait à des conséquences difficiles. Les Chinois comme les Japonais sont activement engagés dans les différentes entreprises industrielles pratiquées sur la côte, et nous en soutirons un fort revenu comme voyageurs sur nos bateaux.

Si le gouvernement envisage d'assumer la responsabilité d'exclure les travailleurs orientaux de la Colombie-Britannique, nous serons probablement obligés de partager cette grave responsabilité, mais tenter d'établir une distinction injuste contre l'exploitation maritime pendant que nous sommes obligés de transporter ces gens à leur ouvrage ou de les en ramener et refuser d'employer ces Orientaux à qui on a assuré de l'emploi, ce serait, à notre avis, mettre la compagnie dans une position injuste, et je demanderai au Comité de considérer sérieusement la chose à tous les points de vue.

Nous nous associons d'une manière générale au principe en jeu, mais je puis assurer le Comité que nous avons pendant le pire de la crise gardé nos employés, à notre très grand désavantage, et nul employé de la *Union Steamship Co.* que je connaisse n'a chômé définitivement ou n'a eu à réclamer des secours de chômage.

Si le Comité le juge nécessaire, je serais heureux de comparaître devant lui sur réception d'un télégramme. Mais j'estime que la question va être étudiée à fond et avec calme à la lumière des circonstances qui l'entourent.

Votre très dévoué,

*Le gérant général.*

M. R. H. MacNAB est appelé.

*Le président:*

D. Quelle est votre position au ministère des Postes?—R. Je suis le surintendant en chef des courriers postaux, chargé du transport du courrier par chemin de fer et par bateau.

D. Monsieur MacNabb, vous savez ce dont il s'agit?—R. Oui.

D. Est-ce que quelques-uns de ces bateaux reçoivent une subvention de votre ministère?

M. WHITE (*London*): De quoi s'agit-il?

LE PRÉSIDENT: Nous enquêtons sur la question de l'emploi d'un plus grand nombre de citoyens canadiens de race blanche sur tous les vaisseaux appartenant à des Canadiens et immatriculés au Canada, dont les armateurs reçoivent une subvention du trésor public du Canada.

*Le président:*

D. Tout d'abord, y a-t-il de ces vaisseaux qui reçoivent une subvention d'argent du ministère des Postes ou qui rendent des services rémunérés au



ministère des Postes?—R. Dans certaines occasions ils reçoivent des sommes du ministère des Postes.

D. Une subvention leur est-elle accordée ou s'agit-il d'un contrat?—R. Ce sont des paiements pour le transport du courrier.

D. En dehors de cela, y a-t-il de ces vaisseaux qui reçoivent des subventions?—R. Non, pas du ministère des Postes.

*M. Bury:*

D. Autrement dit, le ministère des Postes rémunère seulement les services rendus pour le transport du courrier?—R. Oui. Pour le transport du courrier.

Le PRÉSIDENT: Puisque nous comprenons bien cette question, je crois que nous pouvons peut-être passer à la question des contrats du ministère des Postes; quoique, à strictement parler, ce n'est pas plus une subvention que si le gouvernement m'envoyait au loin et m'achetait un billet pour le voyage.

M. NEILL: Monsieur le président, avant de finir, il ne vous restera rien là-dessus.

M. J. H. STITT: Cela porte sur le sujet.

Le TÉMOIN: Le ministère des Postes est intéressé dans les services dont il est ici question ce matin seulement en ce qui concerne le transport et la manutention du courrier. Il ne s'est jamais intéressé à la main-d'œuvre des compagnies de navigation. Comme question de fait, je ne connais aucune clause dans les contrats du ministère des Postes traitant du problème de la main-d'œuvre orientale.

Le PRÉSIDENT: Ni aucune autre main-d'œuvre?

Le TÉMOIN: Ni aucune autre main-d'œuvre.

*M. Bury:*

D. Ou établissant une distinction entre les sujets britanniques ou les Orientaux?—R. Non.

D. En d'autres termes, le ministère des Postes n'a tout simplement que le souci de voir à ce que son courrier soit livré exclusivement?—R. Oui, que le courrier soit livré et manutentionné en toute sécurité et avec rapidité.

*M. Reid:*

D. C'est tout ce qui l'intéresse?—R. C'est tout.

D. Demandez-vous des soumissions concurrentielles?—R. Pas dans tous les cas. Lorsqu'il s'agit des grandes compagnies de navigation, il est effectué un arrangement qui est ensuite recommandé au Conseil.

D. Il ne s'agit que de conclure une entente avec elles pour effectuer le service?—R.: Oui, mais il faut qu'elle soit approuvée par le Conseil.

*M. MacNicol:*

Le PRÉSIDENT: Il ne saurait y avoir aucune soumission concurrentielle pour le service effectué entre Vancouver et le Japon.

M. REID: Il y en aurait, s'il y avait deux ou trois lignes en service.

Le PRÉSIDENT: Est-ce vrai?

Le TÉMOIN: Dans la plupart des cas que j'ai mentionnés, on procède généralement par entente, vu qu'il n'y a pas de concurrence.

M. REID: Je crois qu'il y a eu un contrat au sujet duquel on a exigé des soumissions et pour lequel le C.P.R. ne fut pas l'heureux soumissionnaire. Je sais qu'on a demandé des soumissions concurrentielles.

Le PRÉSIDENT: Peut-être M. MacNabb est-il en mesure de nous donner les noms des navires qui ont un contrat pour le transport du courrier postal, ainsi que la teneur générale des contrats, bien qu'à vrai dire, il ne devrait peut-être pas nous les communiquer.



Le TÉMOIN: Le point que je voudrais faire ressortir est que le ministère des Postes n'est pas intéressé à la main-d'œuvre orientale. Les services auxquels s'appliquerait une telle condition relèvent du ministère du Commerce.

*M. Stitt:*

D. Est-ce que vous rémunérez le Pacifique-Canadien pour transporter le courrier en Chine et au Japon?—R. Non.

D. Le gouvernement ne paye rien?—R. Non, ce n'est qu'une subvention.

D. Nous trouvons cela au chapitre des subventions?—R. Oui.

*M. Bury:*

D. Mais vous retirez des avantages de ces subventions. J'entends, cette subvention est versée en rémunération partielle des services rendus à un ministère; est-bien cela?—R. Oui. Nous retirons des avantages. Dans un grand nombre de contrats passés avec le ministère du Commerce, nous trouvons une clause relative au transport du courrier.

*M. Reid:*

D. Est-il vrai que certains contrats furent changés? Je veux dire que, pendant quelques années, les subventions ne furent pas accordées à certaines compagnies de navigation, qu'elles furent modifiées plus tard et divisées afin d'inclure les services postaux, et que le ministère du Commerce les versait à son gré, à titre de subventions?—R. Je ne suis pas au courant de cette situation. Dans certains contrats, qui contiennent la stipulation au sujet du transport du courrier, les entrepreneurs ont réclamé une rémunération pour ce transport. L'explication provient du fait de la diminution des subventions, et les entrepreneurs, naturellement, ont réclamé auprès de quelqu'un; et le ministère des Postes, à cause du volume du courrier, était probablement leur meilleure voie de réclamation.

*M. White:*

D. On nous dit que \$690,000 furent versés en subventions au Pacifique. Avez-vous une idée de la valeur de ce transport de courrier?—R. Je n'ai pas ce renseignement sur moi, et je n'aimerais pas à conjecturer. Mais c'est une somme considérable.

*M. Bury:*

D. Savez-vous si, en estimant la subvention à \$690,000, une valeur a été attribuée aux services du courrier?—R. Je crois que je puis dire ceci: très souvent quand ces subventions sont à l'étude, le ministère du Commerce demande certains renseignements sur ce qu'il en coûterait au ministère des Postes pour acquitter le transport du courrier dans les conditions qu'ils étudient.

M. WHITE: C'est ce que j'avais en vue.

Le TÉMOIN: J'imagine que cela entrerait en compte.

*M. White:*

D. Il doit y avoir quelque estimation de faite au ministère du Commerce afin d'arriver à un certain chiffre?—R. Je ne puis répondre pour le ministère du Commerce. Je l'ignore.

D. Vous dites qu'on vous a demandé une estimation du coût de ce transport?—R. Oui, d'après notre point de vue.

D. Pouvez-vous nous donner ce chiffre?—R. En ce qui concerne ces services?

D. Oui.

Le PRÉSIDENT: Le ministère saurait quel chiffre le ministère des Postes a cité au ministère du Commerce au sujet du transport du courrier.

M. BURY: Ce chiffre devrait figurer dans les rapports du ministère du Commerce, ainsi que le contrat signé et le montant stipulé, n'est-ce pas?



Le TÉMOIN: Ma foi, je ne puis dire de mémoire si une telle demande a été faite dans chaque cas. Mais je sais que dans un certain nombre de cas dont je me souviens, on a demandé un pareil renseignement.

Le PRÉSIDENT: M. Bawden me dit qu'il recherchera ce renseignement dans leurs rapports.

*M. Bury:*

D. Puis-je vous poser une question? Je comprends par ce que M. MacNabb m'a dit qu'il y a certains cas où des contrats ont été conclus directement entre les compagnies de navigation et le ministère des Postes pour le transport du courrier, et que d'autres cas existent où de tels contrats n'ont pas été conclus entre le ministère des Postes et les compagnies de navigation; mais le ministère des Postes tire profit, sans avoir à conclure de contrat, d'une subvention accordée par le gouvernement par l'entremise du ministère du Commerce, et destinée sans doute à couvrir, et il le couvre, des services rendus au ministère des Postes. Il y a deux catégories, n'est-ce pas?—R. Oui, lorsque nous faisons les arrangements nous-mêmes et lorsque nous transportons le courrier en vertu de contrats passés avec le ministère du Commerce.

*M. MacNicol:*

D. Alors le ministère des Postes ne débourse rien pour le transport du courrier de Vancouver?—R. En vertu des contrats conclus avec le ministère du Commerce.

D. Oui?—R. Dans le service vers la Chine et le Japon?

D. Oui?—R. Je veux d'abord m'en assurer. Non, nous ne payons rien. C'est une subvention directe.

D. Vous délivrez le courrier à Vancouver?—R. Oui.

D. Et de là le courrier est transporté par les compagnies de navigation?—R. Oui.

D. Vous ne payez rien pour ce transport, mais les compagnies de navigation sont remboursées par des subventions du ministère du Commerce?—R. Oui.

*M. Bury:*

D. Est-ce vrai que dans certains cas le transport du courrier se fait apparemment sous forme de subvention directe?—R. Oui.

D. Est-ce vrai pour tous ces cas-là?—R. Oui; nous n'en avons pas beaucoup...

D. Peu importe combien vous en avez.—R. ...où le courrier est transporté en vertu de cette subvention.

D. Le ministère des Postes ne passe aucun contrat pour le paiement?—R. Non.

M. WHITE: Il appert que la comptabilité du ministère des Postes n'est guère précise, dans ces circonstances.

Le TÉMOIN: Je vous demande pardon?

M. STITT: Ils n'ont rien pour ce travail.

M. WHITE: Je dis qu'il est clair que la comptabilité du ministère des Postes n'est guère précise dans ces circonstances.

Le TÉMOIN: Naturellement, nous rendons un grand nombre de services aux autres ministères.

Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas ce qui nous intéresse. Nous ne sommes pas intéressé dans la comptabilité du ministère des Postes. Puisque le témoin a dit que les contrats entre le ministère des Postes et les compagnies de navigation ne renferment rien quant à la main-d'œuvre, le sujet qui nous occupe surtout, à quoi bon étudier ces contrats?



M. NEILL: Au contraire. Le témoin précédent nous a dit que les subventions dans tel ou tel endroit était de tant, et nous avons songé à étudier l'opportunité de les forcer à employer plus de personnes de race blanche, et ainsi de suite. Or nous constatons et on nous avise qu'il y a une autre subvention accordée par le ministère des Postes. Je crois que ce témoin devrait nous dire, au sujet de ces quatre lignes mentionnées par le premier témoin, juste ce qu'elles retirent du ministère des Postes, ce qui augmenterait de façon sensible les subventions du ministère du Commerce.

Le PRÉSIDENT: Cela soulève la question de savoir si c'est une subvention ou non. A mon avis, ce n'en est pas une.

M. NEILL: Ce n'est pas une subvention?

Le PRÉSIDENT: Non. Prenons pour exemple le cas où le gouvernement a expédié une quantité de marchandises dans un de ces navires et en a acquitté le fret. Ce ne serait pas une subvention. Or le gouvernement expédie une quantité de courrier et en acquitte le transport. Ce n'est pas une subvention.

M. BURY: Mais la subvention est à toutes fins pratiques un paiement pour service rendu; c'est la même chose.

M. NEILL: Le mot dont on se sert n'est pas "subvention". Il est dit "les propriétaires desquels reçoivent une rémunération."

*M. Neill:*

D. Monsieur MacNabb, payez-vous une allocation en argent provenant du ministère des Postes aux compagnies de navigation?—R. Nous payons pour services rendus.

M. NEILL: C'est une somme d'argent.

M. BURY: Je sais.

Le TÉMOIN: C'est pour services rendus.

M. NEILL: Une subvention n'est-elle pas censée être pour services rendus?

Le PRÉSIDENT: Quand M. Neill retire son indemnité de député, je suppose qu'il l'appelle subvention.

M. NEILL: Je donne quelque chose en retour et j'y ai droit. Je l'appelle un paiement.

M. REID: Il y a une distinction entre les services demandés. Je veux prendre un exemple pour les besoins de la discussion. Le gouvernement ou un autre peut fort bien transporter le courrier, autant qu'il est question de l'espace nécessaire. Nous, dans ce pays, pouvons désirer un service spécial, un service fréquent, et nous pouvons dire à une compagnie: "Nous vous donnerons tant du mille si vous voulez transporter ce courrier," ce qui coûterait plus cher que si celui-ci était transporté par une autre compagnie. J'appellerais cela une subvention. Il est vrai que nous payons pour le transport du courrier, mais nous payons plus que le transport ne coûte. Nous payons pour encourager la compagnie de navigation à procurer un tel service.

M. BURY: C'est une simple hypothèse. Nous n'avons aucune preuve de cela.

Le PRÉSIDENT: Je m'en remets au Comité.

M. REID: Il y a eu une discussion cette année entre le ministre du Commerce et le Pacifique...

Le PRÉSIDENT: Peu importe une discussion entre le ministre du Commerce et le Pacifique. Ce qui m'occupe, c'est de savoir si la déclaration à l'effet que nous payons ces compagnies pour le transport du courrier a un rapport quelconque avec l'emploi de Canadiens de race blanche sur les navires recevant des subventions en espèces.



*M. Neill:*

D. Puis-je poser une question résultant d'une question de M. MacNicol, quelque chose qui a été mal transcrit dans les notes. Monsieur MacNabb, il reste que dans certains contrats de services, un bateau reçoit une subvention du ministère du Commerce et aussi reçoit tant par mille du ministère des Postes?—R. C'est le cas.

M. NEILL: Je crois que M. MacNicol pensait que lorsqu'il y avait une subvention, le ministère des Postes ne payait rien.

M. MACNICOL: J'ai posé la question...

Le TÉMOIN: Vous m'avez posé cette question spécialement en ce qui concerne le service canadien vers la Chine et le Japon; c'est là une subvention directe. Nous ne payons rien sur ce service pour le transport du courrier.

*M. MacNicol:*

D. D'après votre déclaration, vous délivrez le courrier à Vancouver?—R. Oui.

D. Et le courrier est reçu par les compagnies de navigation et transporté à Shanghai, Hong-Kong ou ailleurs, et vous ne payez rien?—R. C'est bien cela.

D. Depuis le moment où le courrier est embarqué sur le bateau?—R. C'est exact.

D. Et les compagnies de navigation sont remboursées apparemment au moyen d'une subvention pour le transport du courrier.

M. BURY: Oui.

Le PRÉSIDENT: Nous voulons terminer à une heure, si c'est possible. Est-ce satisfaisant pour le Comité que M. MacNabb nous donne les termes des contrats conclus entre le ministère des Postes et ces lignes de la Côte qui reçoivent une subvention et peut-être un paiement pour le transport du courrier, il était très distinctement compris que chaque paiement est un paiement pour le transport du courrier?

M. STITT: Je crois qu'il conviendrait de nous procurer cela.

*M. Neill:*

D. Une seule question. Pourquoi, quand vous faites transporter votre courrier pour rien sur le service d'Orient, payer pour les autres groupes, les trois autres groupes de la côte qui sont mentionnés?—R. J'ai déjà expliqué que les contrats du ministère du Commerce renferment en général une clause visant le transport du courrier. En l'absence de cette clause au contrat, naturellement, les entrepreneurs ne peuvent s'adresser qu'au ministère des Postes pour le paiement du transport du courrier.

D. Dans certains cas, cette clause a été biffée?—R. Oui.

D. Vous souvenez-vous quand?—R. Je ne m'en souviens pas. C'est seulement dans quelques services qu'elle a été biffée.

D. Oui, très peu. De fait, dans trois seulement, n'est-ce pas?—R. Oui, je crois que c'est exact.

D. Par exemple, quand cette clause est-elle disparue sur la côte occidentale?—R. Je dirais il y a environ quatorze ans.

D. Et peut-être plus?—R. Non, pas plus que cela.

D. Et les deux autres services?—R. Le service du Skagway et celui de la côte occidentale?

D. La *Union Steamship Company*, ce qu'on appelle les groupes du Nord?—R. Non. Nous avons payé antérieurement une partie de ce service, ainsi il a existé pour un certain temps.

M. NEILL: Monsieur le président, vous dites qu'il soumettra un état du montant payé à ces divers groupes par le ministère des Postes. C'est très simple. Je crois qu'il l'a en sa possession. Pourquoi ne pas l'insérer?



*M. Bury:*

D. Permettez-moi de poser cette question qui est soulevée maintenant. Dans les cas où l'obligation, comme condition de la subvention, était de transporter le courrier et qu'ensuite la clause a été biffée—j'ai compris que vous avez dit cela?—R. Oui.

D. Est-ce que la subvention fut réduite quand la clause a été biffée?—R. Dans les deux cas que j'ai cités, le service de Vancouver et la côte occidentale et celui de Vancouver-Victoria et Skagway, je crois que les subventions furent réduites.

D. C'est ce que je désirais savoir.—R. Et alors l'entrepreneur s'est tourné vers le ministère des Postes.

D. Et a réclaté le payement pour le transport du courrier?—R. Oui.

*M. Neill:*

D. Est-ce que la subvention globale réduite émanant du ministère des Postes ne dépassait pas la subvention originale?—R. Il y a peut-être quelque différence, je crois qu'elle est un peu plus élevée, mais je ne pense pas que ce soit de beaucoup.

D. Je suppose que c'était une question d'économie, n'est-ce pas?—R. Je l'ignore.

Le PRÉSIDENT: Après tout, il s'agit de savoir quelle partie de ces subventions allait au transport du courrier. Tout de même, je ne crois pas que le but de cette enquête soit d'établir le montant des subventions reçues par les différents groupes de compagnies de navigation.

*M. Neill:*

D. Vous pourriez nous dire maintenant le montant que les compagnies de navigation ont reçu annuellement pour ces trois services—ou pour l'an dernier?—R. Prenons le service Vancouver-Prince Rupert-Iles de la Reine-Charlotte; ce service est subventionné par le ministère du Commerce jusqu'à concurrence de \$12,000, et par le ministère des Postes jusqu'à concurrence de \$9,000.

*Le président:*

D. Un instant; sont-ce des subventions au montant de \$9,000 annuellement provenant du ministère des Postes, ou le ministère des Postes paie-t-il \$9,000 annuellement pour le transport du courrier?—R. Ma foi, je fais mieux de me reprendre, c'est un paiement fait par le ministère des Postes.

*M. Neill:*

D. En plus?—R. En plus de la subvention du ministère du Commerce, nous payions \$9,000 annuellement.

D. Maintenant, donnez-nous le montant payé aux autres services, disons la *Union Steamship Company*?—R. Ce serait celui de Vancouver, Prince Rupert et les points du nord de la Colombie-Britannique.

D. Oui, le nord de la Colombie-Britannique?—R. Le ministère des Postes paie \$13,200 en plus de la subvention versée par le ministère du Commerce qui est de \$18,000 annuellement.

*Le président:*

D. Le ministère paie \$13,200 pour transporter le courrier?—R. Oui.

*M. Neill:*

D. Combien?—R. \$13,200 pour le transport du courrier.

*M. Bury:*

D. C'est en plus des \$18,000?—R. Oui.



*M. MacNicol:*

D. Ne s'agissait-il pas des endroits du nord de la Colombie-Britannique?—R. Oui, Vancouver, Prince Rupert et les endroits du nord de la Colombie-Britannique, par la *Union Steamship Company*.

D. Naturellement, vous n'auriez pas le montant de la subvention originale?—R. Je pourrais vous l'avoir.

D. Voici ce que je ne puis comprendre: M. Neill a posé une question, ou plutôt a fait une déclaration à l'effet que la subvention est plus considérable qu'antérieurement; ce que j'essaie de savoir, c'est si le montant versé par le ministère des Postes et celui accordé par le ministère du Commerce sont plus considérables ou moindres que la subvention originale?

M. NEILL: Ils sont actuellement plus considérables.

Le TÉMOIN: Dans ce service particulier je puis dire qu'il y a peut-être quatre ou cinq ans, de fortes représentations ont été faites au ministère par cette compagnie pour faire augmenter le payement du transport du courrier à raison de l'augmentation du volume. J'ai mené une enquête moi-même à ce sujet et le montant versé par le ministère des Postes a été augmenté de \$8,200 à \$13,200, une augmentation de \$5,000; et cela était basé entièrement sur les services rendus au ministère des Postes.

M. NEILL: Ce n'était qu'une augmentation de taux; qu'avez-vous à dire du service de la côte occidentale?

Le PRÉSIDENT: De quelle compagnie s'agit-il?

M. NEILL: Le Pacifique-Canadien.

Le PRÉSIDENT: S'agit-il de la côte ouest de l'île Vancouver?

M. NEILL: Oui; le ministère du Commerce a payé là \$10,000, n'est-ce pas?

Le TÉMOIN: Vous voulez connaître le montant de la subvention que le ministère du Commerce a payée à la *Canadian Pacific Steamship Company*?—R. Oui, ce fut \$10,000. Le ministère des Postes a payé \$4,500 dans la même année.

*M. Neill:*

D. Quel était le montant l'an dernier?—R. \$4,536, 1933-1934, ou au taux de 15 cents du mille pour le transport du courrier. Pour le service Vancouver et Victoria à Skagway, le ministère du Commerce a versé une subvention de \$12,000, 1934-1935, et le ministère des Postes a versé en 1933-1934, \$9,597.60 sur la base d'un taux de 15 cents du mille.

D. C'est 15 cents du mille dans les deux sens, je suppose?—R. Oui, pour chaque mille de trajet. Monsieur le président, ce sont là les quatre services.

Le PRÉSIDENT: Est-ce toute la preuve que vous désirez avoir?

*M. White (London):*

D. Il y a une autre question que j'aimerais à poser. Il y a quelques instants, j'ai demandé—et je crois que M. Bawden devait y voir le montant payé pour le transport du courrier durant les années où il n'y avait pas de boni ou de subvention payée aux compagnies?—R. Je puis m'informer pour vous.

D. Ce sera probablement la réponse à la question?

Le PRÉSIDENT: M. Bawden et M. MacNabb pourront se mettre ensemble et nous procurer ce renseignement.

Le TÉMOIN: Pour quelle période le voulez-vous?

M. WHITE (London): Il ne serait pas nécessaire peut-être d'avoir toutes les années pendant lesquelles il n'y eut pas de boni, à partir de 1920.

Le TÉMOIN: Disons trois ou quatre ans avant les subventions.

M. WHITE (London): Il n'y eut pas de subventions de 1920 à 1931, ainsi que je le comprends, pour le transport du courrier; pour les trois ou quatre dernières années de cette période.



M. MACNICOL: Nous voulons aussi savoir quelle subvention le ministère du Commerce payait aux trois lignes faisant le service de la côte occidentale avant les arrangements avec le ministère des Postes.

Le TÉMOIN: Vous voulez dire avant la disparition de la clause.

M. MACNICOL: Oui. Voici ce que je veux savoir: payons-nous maintenant plus avec les deux ministères qu'autrefois avec un seul ministère?

Le PRÉSIDENT: Ce renseignement n'aurait aucune valeur à moins de savoir la somme relative de service dont il s'agit, et quel service additionnel est pourvu pour ces paiements additionnels.

M. NEILL: Monsieur le président, la question est celle-ci: si nous dépensons beaucoup plus, nous avons d'autant plus le droit de dire ce que sera l'équipage.

Le PRÉSIDENT: Ah! oui.

Maintenant, si c'est tout, j'aimerais à consigner au compte rendu une lettre que j'ai citée tantôt, une lettre qui m'a été envoyée par la *Canadian Transport Company Limited*; si vous n'avez pas d'objection à ce que cette lettre soit ainsi consignée.

M. NEILL: D'où vient cette compagnie?

M. MACNICOL: C'est le service des Antilles.

Le PRÉSIDENT: Non. Le *Canadian Transport Company Limited* a ses bureaux à Vancouver. Ce n'est pas une compagnie de transports maritimes.

La lettre suit; elle est datée du 14 février 1935, et adressée au Comité permanent des Relations Industrielles de la Chambre des communes:

CHER MONSIEUR,—Nous croyons savoir que le Comité permanent des Relations Industrielles est actuellement saisi d'un bill dont l'objet est d'exclure les travailleurs orientaux des navires canadiens sur le Pacifique.

Nous sommes d'avis qu'une telle action par le Canada en ce moment aura une influence néfaste sur la vente des produits canadiens en Chine et au Japon.

Depuis les cinq dernières années, nous avons exporté en Chine et au Japon des marchandises canadiennes pour une valeur de \$134,744,628, tandis que nous n'avons importé pour la même période que \$50,492,674 de ces pays. Une forte partie de ce commerce d'exportation consiste en bois, le montant global pour les cinq dernières années s'établissant à 1,378,428,000 pieds, mesure de planche.

Nous sommes des exportateurs de bois et nous avons notre propre organisation de vente au Japon comme en Chine.

Pour le transport de ce bois, nous exploitons une compagnie de transports maritimes qui nolise des bateaux sur le marché libre. Une proportion sensible des transports de bois de la côte jusqu'à l'Orient est effectuée de cette manière. Les taux du fret sont établis d'après ce genre de nolissement et toute augmentation des frais d'exploitation pour les navires canadiens constituerait donc un avantage de plus en faveur des navires étrangers qui ne sont pas astreints aux règlements canadiens.

Le point le plus important, cependant, quant au bois, est la perte presque certaine du commerce canadien qui résulterait de la sensibilité des Orientaux.



Nous suggérerions donc respectueusement de donner toute l'attention voulue au côté commercial de l'affaire, vu qu'une telle mesure nuirait sérieusement au Canada.

Votre très respectueux,

(Signé) W. J. VANDUSEN,

*Vice-Président de la Canadian Transport Co. Ltd.*

*Vice-Président de la H. R. MacMillan Export Co. Ltd.*

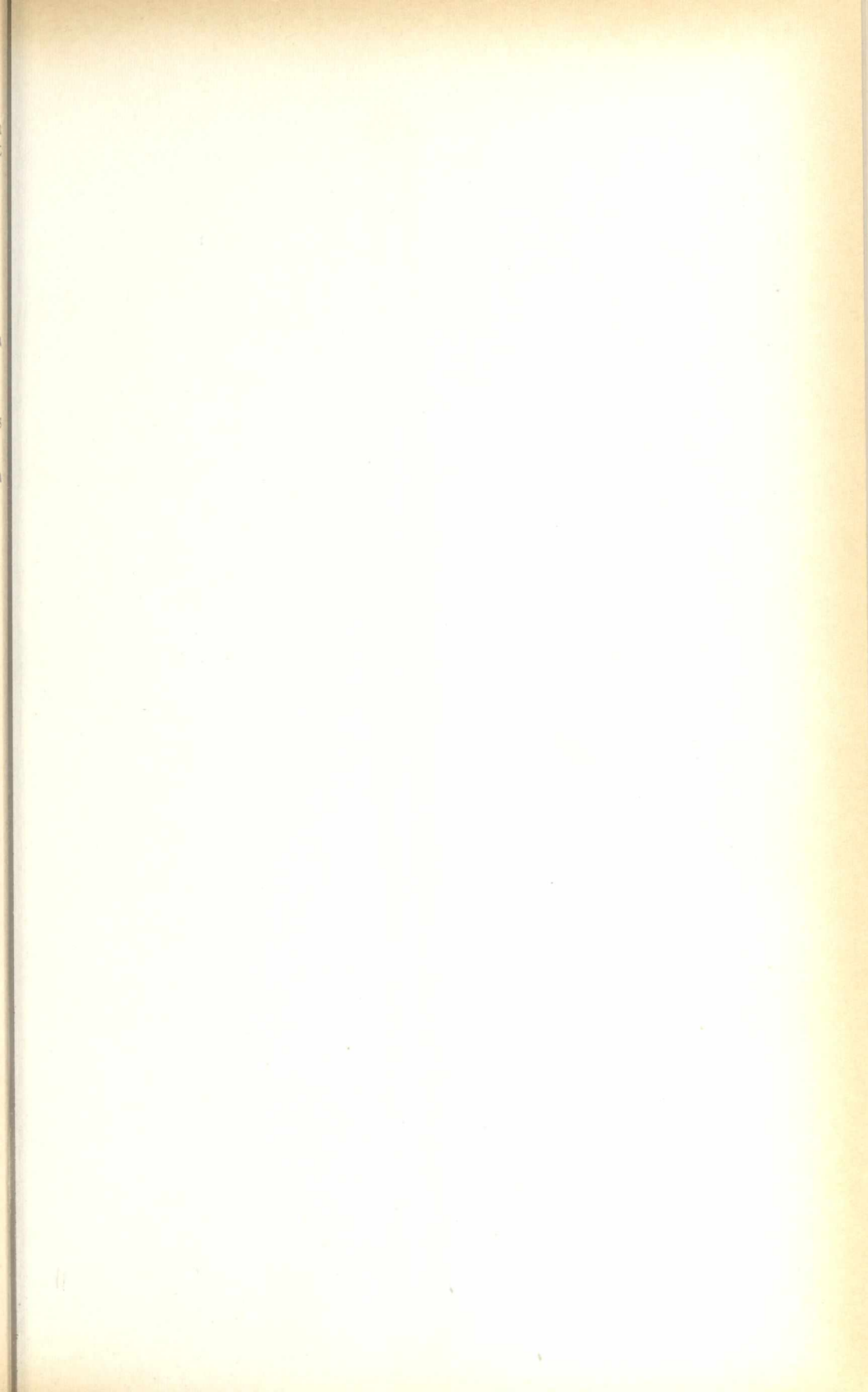
Maintenant, s'il n'y a rien de plus pour aujourd'hui, nous réunirons-nous à l'appel du président?

Quelques DÉPUTÉS: Adopté.

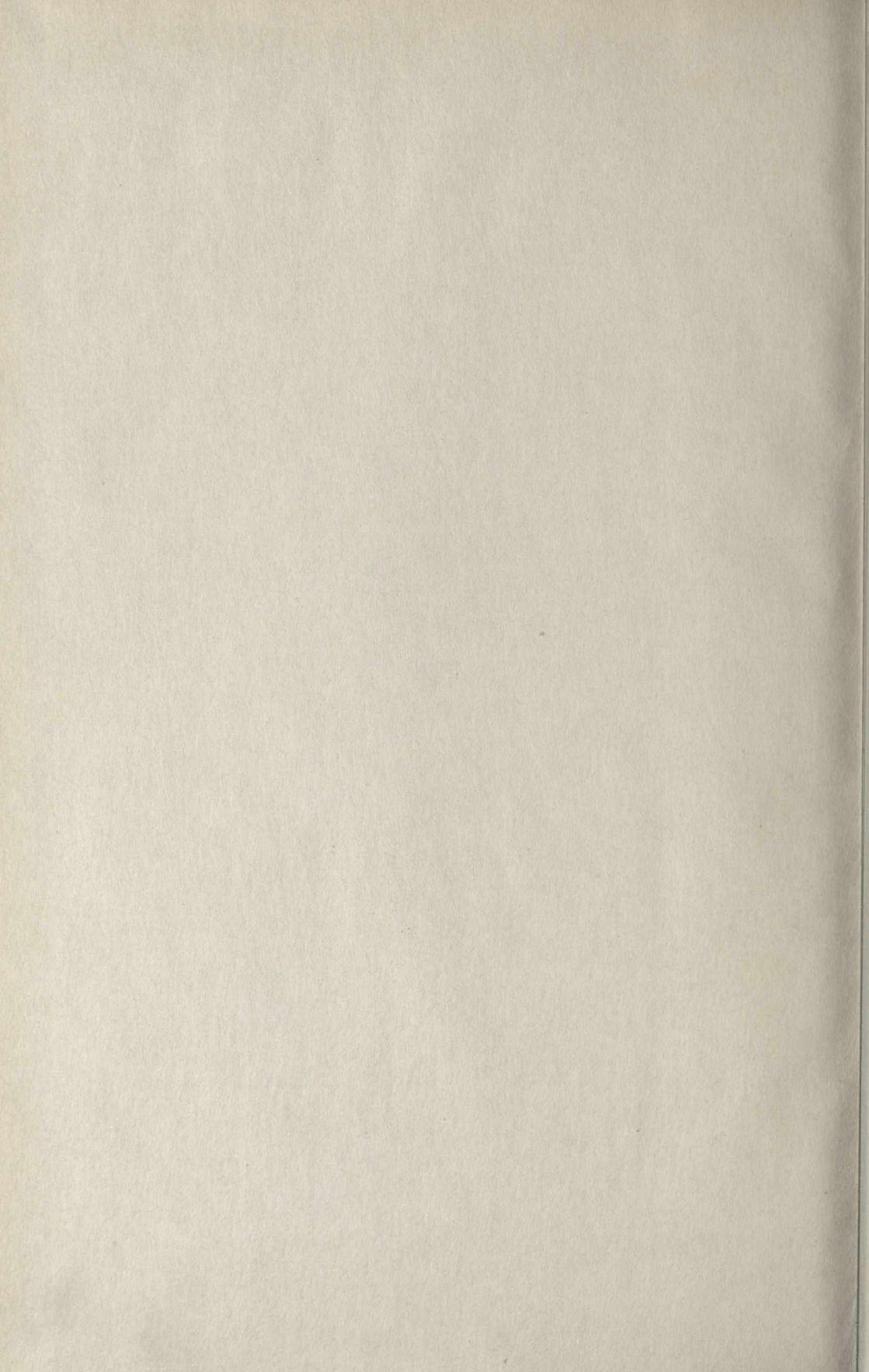
Le PRÉSIDENT: Et pendant ce temps-là, le sous-comité décidera si nous devons appeler d'autres témoins.

Le Comité s'ajourne à midi cinquante-cinq pour se réunir de nouveau à l'appel du président.











Rollé par  
Harpell's Press Co-operative  
Gardenvale



