Canada. Parlement. Sénat.
Comité permanent des
transports et des communica-
tions, 1968/69.
Délibérations.

DATE	NAME - NOM

Date Loaned

Première session de la vingt-huitième législature

1958

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président suppléant: L'honorable G. S. THORVALDSON

Fascicule 1

Seule et unique séance sur le Bill S-5,

intitulé:

«Loi modifiant la Loi sur la Société canadienne des télécommunications transmarines»

SÉANCE DU JEUDI 2 OCTOBRE 1958

TÉMOINS:

De la Société canadienne des télécommunications transmarines: MM. D. F. Kyle, président et directeur général; G. M. Westerhouse, vice-président (Finances).

Du ministère des Transports (Bureau du poste et des communications): MM. F. G. Nixon, directeur des télécommunications de l'État (Administration et ligne de conduite); J. P. Marchand, chef de la Division des programmes d'action internationaux, télécommunications de l'État (Administration et ligne de conduite).

RAPPORT DU COMITÉ

OTTAWA, 1958
IMPRIMÉ PAR ORDRE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES
IMPRIMEUR DE SA MAJESTÉ LA REINE
OTTAWA, 1958

Première session de la vingt-huitième législature

1968

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS DU COMITÉ PERMANENT DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président suppléant: L'honorable G. S. THORVALDSON

Fascicule 1

Seule et unique séance sur le Bill S-5,

intitulé:

«Loi modifiant la Loi sur la Société canadienne des télécommunications transmarines».

SÉANCE DU JEUDI 3 OCTOBRE 1968

TÉMOINS:

De la Société canadienne des télécommunications transmarines: MM. D. F. Bowie, président et directeur général; G. M. Waterhouse, vice-président (Finances).

Du ministère des Transports (Bureau de poste et les communications): MM. F. G. Nixon, directeur des télécommunications de l'État (Administration et ligne de conduite); J. R. Marchand, chef de la Division des programmes d'action internationaux, télécommunications de l'État (Administration et ligne de conduite).

RAPPORT DU COMITÉ

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1968
28958—1

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président suppléant: L'honorable Gunnar S. Thorvaldson

Les honorables sénateurs

Aird,
Aseltine,
Beaubien (*Provencher*),
Bourget,
Burchill,
Connolly (*Ottawa-Ouest*),
Connolly (*Halifax-Nord*),
Croll,
Davey,
Desruisseaux,
Dessureault,
Farris,
Fournier (*Madawaska-Restigouche*),
Gélinas,
Gouin,
Haig,
Hayden,
Hays,
Hollett,
Isnor,
Kickham,
Kinley,
Kinnear,
Lang,
Lefrançois,
Leonard,
Macdonald (*Cap-Breton*),
McDonald,
McElman,
McGrand,
Méthot,
Molson,
Paterson,
Pearson,
Phillips (*Prince*),
Quart,
Rattenbury,
Roebuck,
Smith (*Queens-Shelburne*),
Thompson,
Thorvaldson,
Welch,
Willis—(43).

Membres d'office: Flynn et Martin.

(Quorum 9)

ORDRE DE RENVOI

Extraits des Procès-verbaux du Sénat du mardi 1er octobre 1968:

«Suivant l'Ordre adopté, l'honorable sénateur Langlois propose, appuyé par l'honorable sénateur Boucher, que le Bill S-5, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la Société canadienne des télécommunications transmarines», soit lu pour la deuxième fois.

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

Le bill est lu pour la deuxième fois.

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

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,
ROBERT FORTIER.

28958—1½

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 3 octobre 1968
(1)

Conformément au Règlement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 heures et demie du matin.

Sur une proposition dûment présentée, l'honorable sénateur Thorvaldson est élu *président suppléant.*

Présents: Les honorables sénateurs Thorvaldson (*président suppléant*), Burchill, Desruisseaux, Flynn, Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Hayden, Isnor, Kinley, Kinnear, Lefrançois, Macdonald (*Cap-Breton*), McDonald (*Moosomin*), McElman, McGrand, Molson, Pearson, Rattenbury et Smith (*Queens-Shelburne*).—(18).

Présent, bien que ne faisant pas partie du Comité: L'honorable sénateur Langlois.

Aussi présent:

E. Russell Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire.

Sur une proposition dûment présentée, *il est décidé* de recommander que soient imprimés 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français des présentes délibérations.

Le Bill S-5, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la Société canadienne des télécommunications transmarines» est lu et examiné article par article.

Les témoins suivants sont entendus:

De la Société canadienne des télécommunications transmarines:

D. F. Bowie, président et directeur général.

G. M. Waterhouse, vice-président (Finances).

Du ministère des Transports (Bureau de poste et les communications):

F. G. Nixon, directeur des télécommunications de l'État (Administration et ligne de conduite).

J.-R. Marchand, chef de la Division des programmes internationaux, télécommunications de l'État (Administration et ligne de conduite).

Sur la proposition de l'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*), *il est décidé* de faire rapport du bill sans modification.

A 10 heures 35 du matin, la séance est levée.

Attesté.

Le secrétaire du Comité,
Frank A. Jackson.

RAPPORT DU COMITÉ

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le Bill S-5, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la Société canadienne des télécommunications transmarines», a, pour obtempérer à l'ordre de renvoi du 1er octobre 1968, étudié ledit bill et il en fait maintenant rapport sans amendement.

Votre comité recommande que permission lui soit accordée de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français de ses délibérations à l'égard de ce bill.

Le tout respectueusement soumis.

Le président suppléant,
GUNNAR S. THORVALDSON.

LE SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 3 octobre 1968

Le Comité permanent des transports et des communications, saisi du bill S-5 dont l'objet est de modifier la loi sur la Société canadienne des télécommunications transmarines, se réunit aujourd'hui à 9 h. 30 du matin pour l'étudier.

Le secrétaire du Comité: Honorables sénateurs, figure d'abord à l'ordre du jour le choix d'un président. Si l'on veut bien faire une motion à ce sujet.

Le sénateur McDonald: Honorables sénateurs, je propose le sénateur Thorvaldson comme président suppléant.

Le sénateur Molson: J'appuie la proposition.

Le secrétaire du comité: Le sénateur McDonald a proposé, appuyé par le sénateur Molson, que le sénateur Thorvaldson soit président suppléant du Comité. Il n'y a pas d'opposition?

Des voix: D'accord.

Le sénateur Gunnar S. Thorvaldson (président suppléant) prend place au fauteuil présidentiel.

Le président suppléant: Nous sommes saisis ce matin du bill S-5, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la Société canadienne des télécommunications transmarines.» Quelqu'un voudrait-il proposer la motion ordinaire relative à l'impression des délibérations?

Le Comité décide que soit établi un rapport sténographié de ses délibérations relatives au bill.

Le Comité décide de demander l'autorisation de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français des délibérations du Comité qui concernent le bill.

Le président suppléant: Honorables sénateurs, nous avons comme témoins ce matin, de la Société canadienne des télécommunications transmarines, M. D. F. Bowie, président et directeur général, et M. G. M. Waterhouse, vice-président (Finances); et du ministère des Transports (Bureau de poste et les communications), M. F. G. Nixon, directeur des télécommunications de l'État (Administration et ligne de conduite), et M. J. R. Marchand, chef de la Division des programmes d'action internationaux, télécommunications de l'État (Administration et ligne de conduite).

Je dois d'abord signaler que la Société canadienne des télécommunications transmarines ne relève plus du ministère des Transports mais bien du ministère des Postes.

Le sénateur Flynn: Voulez-vous dire, monsieur le président, qu'elle relève du ministre des Postes.

Le président suppléant: Oui, du ministre des Postes, l'honorable M. Kierans.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Ce que vous voulez dire en réalité c'est que la Société fera rapport au Parlement par l'entremise du ministre des Postes devenu le nouveau ministre des Communications.

Le président suppléant: C'est exact. Plaît-il au Comité d'entendre maintenant M. Bowie, président et directeur général de la Société?

Des voix: Très bien.

M. D. F. Bowie, président et directeur général de la Société canadienne des télécommunications transmarines: Je vous remercie, monsieur le président. La mesure à l'étude est présentée pour deux bonnes raisons. La première se passe de commentaires; elle a trait à la suppression des mots qui autorisaient la Société à exploiter un service de télécommunications entre la partie continentale du Canada et Terre-Neuve. Le statut de Terre-Neuve est aujourd'hui bien différent de celui qu'il était lors de la constitution de la Société en 1950 ou lors de la rédaction du projet de loi initial en 1949. Jusqu'alors la Canadien Marcony Company avait assuré un service de télécommunications entre Terre-Neuve et le continent. Il fut tout à fait

impossible, lors de l'expropriation par notre Société des biens de la Canadian Marcony Company, répartis à Drummondville et à Yamachiche, de détacher la moindre pièce du système de télécommunications transmarines de la Marcony et, en conséquence, nous avons dû prendre à notre compte toutes les installations radiophoniques dont elle disparait pour assurer son service de télécommunications entre Terre-Neuve et le continent.

Nous l'avons maintenue et, au fil des ans, la Société, multipliant les nouvelles installations, a amélioré le service de télécommunications avec Terre-Neuve. Mais comme cette dernière était devenue la dixième province, nous avons cru préférable d'abandonner ce genre d'exploitation pour nous en tenir strictement aux télécommunications transmarines. Après un an ou deux de négociations, nous avons conclu un accord avec la compagnie Canadian National Telegraphs—soit la Canadian National Telecommunications—selon lequel nous lui avons loué les installations que nous avions aménagées dans l'intervalle, ce qui lui permettait d'assurer le service de télécommunications entre Terre-Neuve et le continent.

Il est donc inutile de préciser dans la Loi sur la Société canadienne des télécommunications transmarines que la Société assure ce service. Voilà l'objet des deux premières modifications.

La troisième, très importante à mon avis, a trait à la somme que nous sommes autorisés à dépenser sans l'approbation du gouverneur en conseil. Lorsque la Loi fut rédigée en 1949-1950 nous étions autorisés à dépenser jusqu'à $50,000 sans recourir à l'approbation conférée par décret. A l'époque, ce montant semblait raisonnable vu le domaine très restreint dans lequel la Société s'était engagée, les installations peu considérables dont elle disposait et les faibles crédits qu'on lui affectait. L'exploitation de la Société est soumise à cette restriction depuis dix-huit ans, et je pense que personne ne peut contester aujourd'hui qu'on ne saurait acheter beaucoup d'appareils électroniques pour $50,000.

L'obtention d'un décret nécessite une somme de travail de bureau assez considérable. Il faut d'abord réunir le conseil d'administration afin d'autoriser le président à en faire la demande, ensuite soumettre celle-ci au ministre, puis en faire tenir 25 exemplaires au Conseil du Trésor. Selon nous, la disposition à l'étude s'est survécue et le conseil d'administration de la Société devrait être autorisé à effectuer des dépenses dépassant $50,000 sans devoir ennuyer le ministre et le Conseil du Trésor. Nous aimerions que ce montant soit accru considérablement. Les membres de notre conseil d'administration sont tous des hommes d'affaires avisés qui suivent de près les affaires de la Société. Il semble raisonnable, à mon avis, qu'ils soient autorisés à effectuer des dépenses plus considérables que ne le prévoit la loi à l'heure actuelle.

Le sénateur Hayden: Selon vous, aux termes de l'article 3 du projet de loi, pourra-t-on fixer le montant maximum par règlement, ou faudra-t-il recourir au gouverneur en conseil chaque fois pour édicter un règlement?

M. Bowie: Nous aimerions que le montant maximum soit fixé par règlement, quitte à la modifier plus tard si la situation évolue.

Le sénateur Hayden: Vous avez sans doute une idée de ce que doit être ce montant maximum.

M. Bowie: Nous songeons à un demi-million de dollars.

Le sénateur Hayden: Selon vous, est-il préférable de fixer un montant maximum au lieu d'autoriser le gouverneur en conseil d'édicter un règlement qui peut varier de temps à autre? Ne s'agit-il pas d'une question d'ordre législatif plutôt qu'administratif?

M. Bowie: La question me dépasse peut-être un peu, sénateur. J'estime qu'elle relève de la politique du gouvernement, mais en tant que profane, si je puis m'exprimer ainsi, je trouve que c'est ce qu'on devrait faire, au lieu de modifier la loi chaque fois qu'il y a lieu de changer le montant que le conseil d'administration est autorisé à dépenser.

Le sénateur Hayden: Cependant, le Sénat et même certains députés aux Communes tiendraient peut-être à examiner au préalable vos grands projets de dépenses.

M. Bowie: En effet.

Le sénateur McDonald: Quelles sont vos recettes aujourd'hui par rapport à il y a dix ans, monsieur Bowie?

M. Bowie: Nos recettes courantes se chiffrent entre 26 et 27 millions de dollars. Je dois avoir les chiffres ici quelque part, en tout cas je puis vous vous dire au pied levé que, la première année, les recettes de la Société ont atteint $800,000 environ.

Le sénateur Flynn: Parlez-vous de profit ou de recettes?

M. Bowie: De recettes.

Le sénateur McDonald: Il s'agit de l'année 1950?

M. Bowie: Oui.

Le sénateur McDonald: Auriez-vous le chiffre des recettes pour 1960; cela nous donnerait une idée de l'expansion de la Société.

M. Bowie: Pourrais-je consulter M. Waterhouse?

Le président suppléant: Honorables sénateurs, M. G. M. Waterhouse est vice-président (Finances) de la Société canadienne des télécommunications transmarines.

M. Bowie: Je le regrette, mais nous n'avons pas, semble-t-il, le chiffre des recettes annuelles pour chaque année. Je pourrais vous donner celui de 1962, si cela peut vous être utile. Il figure dans le rapport annuel.

Le sénateur McDonald: Très bien.

M. Bowie: En 1962, les recettes ont été un peu en deça de 9 millions et demi. En 1968, soit pour l'exercice terminé le 31 mars 1968, elles n'ont pas tout à fait atteint 25 millions et, pour l'année en cours, elles sont bien au-delà de 26 millions.

Le sénateur McDonald: Votre profit net pour 1962 a été de 1.7 million en comparaison de 4 millions pour 1968?

M. Bowie: C'est exact.

Le sénateur McDonald: L'écart est-il attribuable à l'expansion des services, à l'accroissement des revenus ou à autre chose?

M. Bowie: En réalité, cela est attribuable à bien des choses, notamment à l'expansion des services mais aussi, bien entendu, à un accroissement considérable de la demande. L'introduction du téléscripteur s'est révélée une caractéristique exceptionnelle; en outre, l'amélioration de la qualité du service téléphonique en 1956 et l'accroissement de sa capacité ont fait monter sensiblement les recettes provenant du téléphone. Permettez-moi d'ajouter qu'en 1961 nous avons réduit de 25 p. 100 le tarif des appels entre le Canada et l'Angleterre.

Le sénateur Rattenbury: Prévoyez-vous d'autres réductions au fur et à mesure de l'accroissement du nombre des usagers?

M. Bowie: Oui.

Le sénateur Kinley: Avez-vous réalisé des bénéfices?

M. Bowie: Oui, 4 millions au cours de la dernière année financière. Nous avons aussi versé un montant presque analogue en impôt sur le revenu et payé au gouvernement des frais d'intérêt s'élevant à 2.5 millions de dollars.

Le sénateur Molson: A quel taux d'intérêt?

M. Bowie: Tout dépend du taux courant au moment du prêt.

Le sénateur Hayden: Parlez-vous du taux courant des bons du Trésor ou du cours du marché?

M. Bowie: Des bons du Trésor.

Le sénateur Kinley: Comment le conseil d'administration de la Société est-il constitué? Je suppose qu'il s'agit d'une société de la Couronne.

M. Bowie: Oui.

Le sénateur Kinley: Comment les membres du conseil sont-ils nommés?

M. Bowie: Ils sont nommés par le gouvernement.

Le sénateur Kinley: Quelle est la durée de leur mandat?

M. Bowie: Trois ans d'ordinaire.

Le sénateur Kinley: Sur le plan international entretenez-vous des rapports avec les États-Unis? Vous devez sûrement en entretenir parce que les télécommunications sont du domaine international.

M. Bowie: En effet, nous collaborons étroitement avec les entreprises américaines de télécommunications. En fait, nous nous aidons mutuellement lorsqu'il surgit des difficultés. Mais la Société canadienne des télécommunications transmarines n'exploite pas en réalité le domaine des télécommunications ordinaires entre le Canada et les États-Unis, domaine dont s'occupent la compagnie Bell, la compagnie Trans Canada Telephone System et le service de télécommunication des compagnies ferroviaires.

Le sénateur Kinley: Je me souviens de la pose des câbles de télécommunication au large de la côte de la Nouvelle-Écosse. Sauf erreur, les Américains et les Canadiens ont collaboré à cette entreprise. On voulait s'assurer que cela ne nuirait pas à l'industrie de la pêche. Le directeur des travaux nautiques était là. Ces câbles de télécommunication ont une grande valeur, semble-t-il.

M. Bowie: En effet et, dans certains cas, nous en avons la copropriété avec les Américains. Il s'agissait à l'époque de ne pas poser de câbles qui auraient inutilement fait double emploi. Nous croyions que cette installation conviendrait pour de nombreuses années, mais nous n'avions pas prévu l'envergure que prendraient les télécommunications. A l'heure actuelle, nous nous intéressons énormément à l'organisme connu sous le nom de Intelsat, soit la Société internationale de télécommuni-

cation par satellite dans laquelle notre Société a une part de propriété. Nous recourons de plus en plus aux circuits de télécommunication par satellite pour communiquer au-delà de l'Atlantique-Nord.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): J'aurais une question à poser à ce sujet, monsieur le président. Depuis que cette première station satellite sert à des fins commerciales, peut-on dire à certains indices qu'elle se révélera rentable? L'est-elle présentement, à en juger par le volume des communications faites par voie de cette station?

M. Bowie: Elle le sera, cela ne fait aucun doute. Il est assez difficile de faire une analyse coût de revient–rentabilité à l'heure actuelle et de répondre catégoriquement. Mais elle joue un rôle extrêmement utile, car la capacité des câbles actuels est insuffisante et le surcroît est présentement confié au système à satellites. Dans le domaine du téléphone, l'expansion oscille entre 15 et 18 p. 100. Très prochainement donc, la station terrestre et l'exploitation par satellite seront tout à fait rentables.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): C'est évidemment la raison pour laquelle vous augmentez la puissance de cette station. J'en sais un peu quelque chose puisqu'elle se trouve dans ma propre région en Nouvelle-Écosse.

M. Bowie: Dans ce domaine il importe au plus haut point d'anticiper l'événement au lieu de l'attendre. Mais ce n'est pas facile et nos prévisions antérieures se sont révélées erronées en ce sens que nous n'avions pas prévu de crédits suffisants. Nous tentons toutefois de remédier maintenant à cet état de choses.

Le sénateur Hayden: Il ne suffit pas de recevoir le lendemain le message envoyé la veille.

M. Bowie: Non.

Le sénateur McDonald: Avez-vous prévu les dépenses d'établissement que vous ferez au cours des cinq ou dix prochaines années?

M. Bowie: Oui. En fait, on nous a demandé tout récemment de fournir ce renseignement. Nous avons donc établi des prévisions aussi précises que possible pour les cinq prochaines années.

Au cours de l'année 1969-1970, nous comptons dépenser 13.3 millions de dollars; en 1970-1971, 15.4 millions; en 1971-1972, 23.9 millions; en 1972-1973, 20.3 millions et, en 1973-1974, nous revenons sur terre et ne dépenserons que 8.6 millions.

Le sénateur McDonald: Il s'agit bien de dépenses d'établissement?

M. Bowie: Oui.

Le sénateur McDonald: Avez-vous établi des prévisions quant à la réalisation de bénéfices au cours de cette période?

M. Bowie: Non, mais j'estime qu'ils ne cesseront d'augmenter.

Le sénateur Rattenbury: Y a-t-il mise en commun de l'actif de la Société avec celui de certaines entreprises privées de télécommunication?

M. Bowie: Au Canada?

Le sénateur Rattenbury: Oui.

M. Bowie: Non, sénateur.

Le sénateur Molson: Monsieur le président, pour revenir à l'article 3, je présume que l'autorisation demandée par le président de la Société à l'alinéa *a*) du paragraphe (2): «aux termes d'un contrat ou d'un bail,» ou à l'alinéa b) du paragraphe (2): «d'un bien réel ou personnel...» a trait au capital immobilier.

Lorsqu'il dit que la Société songe à demander l'autorisation de dépenser un demi-million de dollars, il parle de postes d'établissement, je suppose, et la Société pourra, dans le cours ordinaire des affaires, agir comme le fait normalement toute autre société et ne sera assujettie à aucune limitation absurde ou déraisonnable.

M. Bowie: En effet, sénateur, il s'agit bien de dépenses d'établissement, et la Société n'est soumise à aucune limitation déraisonnable, sauf celle dont il est question et qui nous semble maintenant déraisonnable.

Le sénator Molson: Vous parlez d'une somme d'un demi-million de dollars, mais quant aux prévisions de dépenses de plusieurs millions de dollars par année que vous venez d'énoncer il s'agit seulement d'une première tranche.

M. Bowie: En effet.

Le sénateur Molson: Vous présenterez donc assez souvent des demandes d'autorisation?

M. Bowie: En effet. Il n'est pas hors de propos de dire, je pense, que la Société ne peut guère s'éloigner des sentiers battus parce que tout ce qu'elle fait revêt une certaine implication internationale et que, vous pouvez en être sûr, avant de prendre une initiative je dois d'abord obtenir l'assentiment de mon ministre. Ainsi, avant d'entre-

prendre tel ou tel projet, il faut absolument avoir la bénédiction du gouvernement.

Le sénateur Flynn: Monsieur le président, le paragraphe (2) se lit présentement ainsi qu'il suit:

> «Sauf approbation préalable du gouverneur en conseil, il est interdit à la Société...»

Je me demande si, de l'avis du témoin, le gouverneur en conseil pourrait présentement prescrire ou édicter un règlement afin de relever les limites prévues aux alinéas *a*), *b*) et *c*) de ce paragraphe, tel qu'il est conçu présentement. Autrement dit, cet amendement est-il absolument nécessaire? Il me semble que le gouverneur en conseil pourrait accroître l'autorité générale conférée aux termes de la loi.

M. Bowie: Je répondrai tout simplement que je ne suis pas avocat et que je n'oserais interpréter ce paragraphe. Mais jusqu'ici le Conseil du Trésor et l'Auditeur général l'ont interprété au pied de la lettre dans tous les cas, et je suis porté à croire qu'ils se sont penchés sur cet aspect.

Le sénateur Flynn: J'ai un autre point à soulever. La Société a-t-elle comparé l'autorité que, par règlement, le gouverneur en conseil lui confère ou lui conférera avec celle qui est accordée à d'autres sociétés de la Couronne, notamment le National-Canadien et Radio-Canada? Votre cas est-il particulier?

M. Bowie: Non, nous n'avons pas établi de telle comparaison.

Le sénateur Flynn: Je me demande s'il n'y aurait pas lieu d'énoncer en toutes lettres l'autorité que devrait avoir la Société au lieu de s'en remettre au bon plaisir du gouverneur en conseil. Après tout, ce dernier peut bien changer d'avis et, en modifiant le règlement, retirer au conseil d'administration toute autorité d'ordre pratique.

M. Bowie: Il le pourrait, en effet, mais il est permis d'espérer qu'il ne prendrait pas une telle mesure rétrograde.

Le sénateur Flynn: Sauf erreur, le National-Canadien n'a qu'à faire approuver son budget annuel par le gouverneur en conseil, n'est-ce pas?

M. Bowie: Franchement, je ne saurais le dire.

Le président suppléant: Sénateur Flynn, il serait peut-être utile que je lise le paragraphe (2) de l'article 8 dont la portée serait modifiée par l'article 3 du projet de loi. Voici:

> «(2) Sauf approbation préalable du gouverneur en conseil, il est interdit à la Société
>
> *a*) de conclure un accord comportant une dépense de plus de cinquante mille dollars;»

Voilà le libellé relatif à la limitation actuelle.

Le sénateur Burchill: J'aimerais savoir si la Société peut de son propre chef fixer les tarifs?

M. Bowie: Oui, elle le peut.

Le sénateur Burchill: Elle n'est pas assujettie à l'autorité d'aucune commission d'utilité publique ou à quoi que ce soit d'analogue?

M. Bowie: Non.

Le sénateur Burchill: Elle établit ses propres tarifs?

M. Bowie: Oui.

Le sénateur Burchill: Vous avez énoncé de fortes dépenses d'établissement devant être effectuées au cours des années à venir. Or, ces mises de fonds devront être rentables.

M. Bowie: En effet.

Le sénateur Burchill: Les tarifs sont établis, je suppose, en fonction de l'achalandage. Comment procède-t-on? Sont-ils fixés par le conseil d'administration?

M. Bowie: Non. Au sujet de l'établissement des tarifs, un élément très important entre en ligne de compte. C'est que dans le domaine international on ne s'occupe que de la moitié du réseau, car la société de télécommunication du pays étranger exploite la section éloignée, et nous devons établir ou faire correspondre nos tarifs avec les siens pour qu'elle réalise un bénéfice qui lui convienne et, d'autre part, nous devons exploiter notre section d'une manière qui soit rentable. Cela se révèle parfois très difficile. J'espère ne pas m'aventurer trop loin dans le domaine de la devise inconnue qu'on appelle franc or et sur laquelle on se fonde pour régler tous les comptes internationaux. Depuis que le Canada et bien d'autres pays ont abandonné l'étalon or en 1931, les transactions effectuées par l'entremise de notre devise et du franc or ont diminué. En fait, l'expédition d'une dépêche du Canada à la France coûte bien moins cher que dans le sens inverse. Il en est ainsi

parce que lors de la dévaluation du franc français en 1931, les tarifs en France ont été haussés tandis que les nôtres sont restés tels quels, ce qui suscite parfois certaines controverses internationales. Cela fait peut-être voir les autres pays d'un mauvais œil par rapport à ce que nous, en Angleterre, et certains autres pays avons fait, c'est-à-dire maintenir les tarifs à un niveau moins élevé.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): J'aimerais poser une question au sujet des rapports entre l'ancien ministère des Transports et votre Société. Dois-je comprendre que c'est le ministère des Transports qui a financé la construction de la station à Mill Village et qui a pris les dispositions nécessaires à cet égard? Si oui, avez-vous servi d'intermédiaire entre le gouvernement et l'entrepreneur?

M. Bowie: C'est le ministère des Transports et non pas notre Société qui a traité directement avec l'entrepreneur. A l'heure actuelle nous utilisons la station en attendant l'achèvement de celle qui est en voie de construction. Permettez-moi d'ajouter que nous avons dû y aménager certaines installations pour la rendre opérationelle du point de vue commercial alors qu'elle n'était destinée primitivement qu'à la recherche et à l'expérimentation. Nous avons dû en fait, en vue de son exploitation commerciale, y installer nombre d'appareils.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Le titre de propriété vous a-t-il été cédé ou est-il toujours détenu par le ministère des Transports?

M. Bowie: Il est toujours détenu par le ministère des Transports.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): La Société a-t-elle conclu un arrangement avec le ministère des Transports en vue d'utiliser ces installations?

M. Bowie: Sauf erreur, il existe un arrangement officieux selon lequel, moyennant un dollar, elle peut les utiliser.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Voici où je veux en venir. Il serait peut-être difficile à l'avenir, lorsque l'entreprise sera devenue véritablement rentable, d'établir dans quelle mesure elle l'est, à moins que cela ne figure dans votre comptabilité au chapitre des dépenses d'établissement, mais je suppose qu'il n'y a pas lieu de s'en préoccuper pour le moment.

M. Bowie: Nous y veillerons en temps utile, sénateur.

Le sénateur Hayden: Monsieur Bowie, avez-vous effectué des remboursements à l'égard des capitaux d'établissement empruntés jusqu'ici?

M. Bowie: Assurément. Nous avons remis au gouvernement 16.3 millions de dollars.

Le sénateur Hayden: Alors les sommes prévues au programme de cette année et de l'année prochaine sont des sommes que vous entendez dépenser; il ne s'agit pas nécessairement de montants que vous emprunterez, n'est-ce pas?

M. Bowie: En effet, car une partie du financement se fera grâce aux bénéfices réalisés.

Le sénateur Molson: Quelles sont vos dépenses en espèces au cours d'une année ordinaire? Je n'ai pas votre état financier sous les yeux. L'année dernière, par exemple, vous avez réalisé un profit de 4.5 millions de dollars. A quoi se sont chiffrées la dépréciation et les dépenses autres qu'en espèces?

M. Bowie: L'année dernière, la dépréciation a été de $5,891,000.

Le président suppléant: Honorables sénateurs, puisque nous discutons de questions financières et que j'ai un exemplaire de la loi sous les yeux, je me demande si je ne pourrais pas donner lecture d'un paragraphe. Comme on a posé une question au sujet de l'intérêt versé au gouverneur en conseil par la Société, j'aimerais me reporter au paragraphe (3) de l'article 14 intitulé «Financement» qui traite précisément de ce point.

> L'intérêt de l'argent versé à la Société en vertu du présent article est payé par la Société au receveur général du Canada, aux époques et aux taux que le gouverneur en conseil peut déterminer à l'occasion.

Alors, si le témoin nous a dit que le taux était celui des bons du Trésor, c'est parce que le taux est établi par le gouverneur en conseil.

Continuez, monsieur Bowie. Aviez-vous l'intention de poursuivre votre exposé après cet interrogatoire, ou aviez-vous terminé?

M. Bowie: J'avais terminé, je pense, mais j'aimerais signaler un point, si vous le permettez. Aux termes de l'alinéa c) du paragraphe (2) de l'article 8, nous devons obtenir un décret pour aliéner tout bien dont la valeur originaire ou comptable excède $5,000. Cela requiert autant de travail de bureau, d'approbations du conseil, et le reste.

Le sénateur Hayden: Le prix pourrait baissé dans l'intervalle!

Le sénateur McElman: Monsieur le président, je voudrais traiter de deux points. D'abord, je partage l'inquiétude que semble nourrir le sénateur Hayden au sujet de la tendance persistante des sociétés de la Couronne à vouloir se débarrasser de l'obligation de s'adresser au Parlement pour obtenir des autorisations, et les obtenir par voie de décrets. A mon sens, il s'agit là d'un élément important de notre régime, lorsque ces sociétés ont besoin de capitaux d'établissement, indice de croissance, comme le démontre la somme de 81.5 millions de dollars que votre Société projette de dépenser en frais d'établissement au cours des cinq prochaines années, soit 16.3 millions par année en moyenne, somme assez considérable. La disposition à l'étude permet au Parlement de se tenir bien au courant de l'activité de ces sociétés, et c'est là une chose essentielle. Je veux tout simplement signaler l'inquiétude que j'éprouve à voir s'accentuer la tendance à surseoir à l'obligation de s'adresser au Parlement pour obtenir ces autorisations.

Il vous fallait, avez-vous dit, obtenir la bénédiction du gouvernement, mais obtenir celle du Parlement est une toute autre chose, et on ne saurait laisser passer de telles observations sans le signaler.

Mon second point a trait au nouveau paragraphe (2) de l'article 8 que vous avez proposé et qui comprend les mots suivants:

> Sur la recommandation du Conseil du Trésor, le gouverneur en conseil peut limiter par règlement...

Le mot «doit» ne devrait-il pas être employé là, vu que vous poursuivez, dans la dernière partie du paragraphe, en disant:

> ...et sauf approbation préalable du gouverneur en conseil, il est interdit à la Société de dépasser...les limites prescrites en conformité du présent paragraphe.

Ainsi, elle ne peut dépasser les limites prescrites qu'avec l'approbation du gouverneur en conseil. Si aucune limite n'est prescrite, vous êtes libres de dépenser à souhait, sans l'approbation de qui que ce soit—du Parlement, du gouverneur en conseil, du Conseil du Trésor ou de personne.

Le dernier mot de la deuxième ligne ne devrait-il pas être «doit»?

Le président suppléant: Auriez-vous des commentaires à formuler à ce sujet, monsieur Bowie?

M. Bowie: Eh bien, comme je l'ai dit tantôt, je ne suis pas avocat et ce n'est pas moi qui ai rédigé cela. Je comprends parfaitement ce que vous voulez dire, mais je me demande si ce n'est pas là le libellé ordinairement utilisé dans ce genre de disposition. Je ne sais pas.

Le sénateur McElman: Ce n'est pas le libellé ordinairement utilisé qui me préoccupe mais bien la signification véritable des mots énoncés. Si le gouverneur en conseil «peut» faire telle chose, il peut bien aussi s'en dispenser.

Le sénateur Hayden: Monsieur Bowie, si l'on remplaçait par «$500,000» les $50,000 qui figurent au paragraphe (2) actuel, cela permettrait-il un fonctionnement plus souple et n'y aurait-il pas moins de rapports bureaucratiques avec le gouverneur en conseil?

M. Bowie: Je dois répondre par un simple «oui».

Le sénateur Hayden: Ce serait plus pratique, n'est-ce pas?

M. Bowie: Oui.

Le sénateur Flynn: C'est le chiffre auquel vous avez songé?

M. Bowie: Oui.

Le sénateur Desruisseaux: Quel est le chiffre de vos ventes globales?

M. Bowie: Près de 25 millions de dollars.

Le président: Avez-vous d'autres questions à poser à M. Bowie, messieurs? Sinon, nous avons d'autres témoins, M. G. M. Waterhouse, vice-président (Finances), et deux représentants du ministère des Transports, MM. Nixon et Marchand.

Les membres du Comité désirent-ils de plus amples commentaires de la part des représentants de la Société sur certains points?

Le sénateur McElman: Notre savant conseiller pourrait-il se prononcer sur ma question?

M. E. Russell Hopkins (secrétaire-légiste et conseiller parlementaire): Sénateur, les mots «doit» et «peut» suscitent des difficultés depuis bien longtemps. Ils fourmillent dans les recueils de lois depuis nombre d'années. Je dois dire que la façon ordinaire de conférer ce pouvoir au gouverneur en conseil est d'employer le mot «peut». Le gouverneur en conseil, assurément, exercera ce pouvoir, et il se peut fort bien que dans le contexte «peut» veuille dire «doit». Les exemples ne manquent pas.

Le sénateur Flynn: Et si ce n'est pas le cas? Voilà ce que se demande le sénateur. Si le gouverneur en conseil ne prescrit aucun

règlement, la Société est-elle libre d'agir comme elle l'entend?

Le sénateur Hayden: Pas selon ce libellé. S'il ne prescrit aucun règlement, les espoirs de la Société en ce qui concerne les dépenses d'établissement seraient alors frustrés.

Monsieur Bowie, je suis fermement d'avis qu'il faudrait préciser un montant. J'estime que ce serait plus pratique, et vous auriez plus de souplesse que présentement. Nous verrons ce que la Chambre des communes fera à ce sujet, mais pour ma part je crois qu'on devrait spécifier des montants, car la question de fixer les limites relatives aux dépenses d'établissement que peut effectuer la Société relève plutôt du domaine législatif que du domaine administratif. A cet égard, l'autorité doit venir de quelque part et j'estime qu'il appartient au Parlement de la conférer et que le gouverneur en conseil ne devrait pas être chargé de le faire par règlement. Mais je n'en suis pas convaincu au point de présenter une motion dans ce cas-ci tendant à modifier la disposition.

Le président suppléant: Honorables sénateurs, êtes-vous prêts à examiner le projet de loi en détail?

Le sénateur Molson: On a présenté une motion.

Le président suppléant: Monsieur Nixon, auriez-vous quelque chose à ajouter aux propos de M. Bowie et de M. Waterhouse? M. Nixon est directeur des télécommunications de l'État (Administration et ligne de conduite).

M. F. G. Nixon, directeur des télécommunications de l'État (Administration et ligne de conduite), ministère des Transports (Bureau de poste et les communications): Merci, monsieur le président. Je voudrais simplement signaler qu'à l'égard des ministères de l'État le Conseil du Trésor peut, par règlement, limiter leurs dépenses en conformité de la loi sur l'administration financière. Le ministre a cru opportun, je suppose, de demander au Parlement qu'on suive la même ligne de conduite au sujet de la Société.

Le président suppléant: Je vous remercie, monsieur Nixon.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Je propose que nous fassions rapport du projet de loi, monsieur le président.

Le président suppléant: Avez-vous des commentaires à formuler à ce sujet, messieurs? Vous appuyez tous la motion?

Des voix: D'accord.

Le sénateur Flynn: Un peu à contre-cœur.

Le sénateur Hayden: Oui, avec certaines réserves.

La séance est levée.

Première session de la [illegible] législature

DU

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable G. S. THORVALDSON

Fascicule 2

Seul et unique séance par le DRI CLIBE,

intitulé:

«Loi concernant le chemin de fer, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. Pour lignes de chemin de fer dans la province d'Alberta depuis les environs de Windfall sur la grande route de Windfall jusqu'à la [illegible] du Nord des Chemins de fer nationaux du Canada, vers l'ouest, sur une distance d'environ 31 milles, jusqu'à la propriété de Bigstone de la Pete American Petroleum Corporation, ainsi que l'embranchement de raccordement se prolongeant vers le nord, sur une distance d'environ 9 milles, jusqu'à la propriété du Société Hazeldé de la Hudson's Bay Oil & Gas Company Limited et de ses associés».

SÉANCE DU JEUDI 17 OCTOBRE 1968

TÉMOINS:

Représentant les Chemins de fer nationaux du Canada: MM. G. M. Cooper, chef du contentieux; L. Macinnes, chef du développement; N. Michaud, ingénieur des mines.

RAPPORT DU COMITÉ

ROGER DUHAMEL, F.R.S.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1968
[illegible]

Première session de la vingt-huitième législature

1968

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable G. S. THORVALDSON

Fascicule 2

Seule et unique séance sur le Bill C-109,

intitulé:

«Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, d'une ligne de chemin de fer dans la province d'Alberta depuis les environs de Windfall sur le prolongement de Windfall jusqu'à la subdivision de Sangudo des Chemins de fer nationaux du Canada, vers l'ouest, sur une distance d'environ 51 milles, jusqu'à la propriété de Bigstone de la Pan American Petroleum Corporation, ainsi que d'un embranchement de raccordement se prolongeant vers le nord, sur une distance d'environ 9 milles, jusqu'à la propriété de South Kaybob de la Hudson's Bay Oil & Gas Company Limited et de ses associés».

SÉANCE DU JEUDI 17 OCTOBRE 1968

TÉMOINS:

Représentant les Chemins de fer nationaux du Canada: MM. G. M. Cooper, chef du contentieux; L. MacIsaac, chef du développement; N. Michaud, ingénieur des mines.

RAPPORT DU COMITÉ

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1968
28960—1

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Gunnar S. Thorvaldson

Les honorables sénateurs

Aird,
Aseltine,
Beaubien (*Provencher*),
Bourget,
Burchill,
Connolly (*Ottawa-Ouest*),
Connolly (*Halifax-Nord*),
Croll,
Davey,
Desruisseaux,
Dessureault,
Farris,
Fournier (*Madawaska-Restigouche*),
Gélinas,
Gouin,
Haig,
Hayden,
Hays,
Hollett,
Isnor,
Kickham,
Kinley,
Kinnear,
Lang,
Lefrançois,
Leonard,
Macdonald (*Cap Breton*),
McDonald,
McElman,
McGrand,
Méthot,
Molson,
Paterson,
Pearson,
Phillips (*Prince*),
Quart,
Rattenbury,
Roebuck,
Smith (*Queens-Shelburne*),
Sparrow,
Thorvaldson,
Welch,
Willis—(43).

Membres d'office: MM. Flynn et Martin

(Quorum 9)

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat, le mardi 15 octobre 1968:

Suivant l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Bourget, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Denis, C.P., que le Bill C-109, intitulé: «Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, d'une ligne de chemin de fer dans la province d'Alberta depuis les environs de Windfall sur le prolongement de Windfall jusqu'à la subdivision de Sangudo des Chemins de fer nationaux du Canada, vers l'ouest, sur une distance d'environ 51 milles, jusqu'à la propriété de Bigstone de la Pan American Petroleum Corporation, ainsi que d'un embranchement de raccordement se prolongeant vers le nord, sur une distance d'environ 9 milles, jusqu'à la propriété de South Kaybob de la Hudson's Bay Oil & Gas Company Limited et de ses associés», soit lu pour la deuxième fois.

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

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Bourget, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Denis, C.P., que le bill soit déféré au Comité permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat:
ROBERT FORTIER

28960—1½

PROCÈS-VERBAL

Le JEUDI 17 octobre 1968
(2)

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

Présents: Les honorables sénateurs Aird, Bourget, Connolly (*Halifax-Nord*), Dessureault, Flynn, Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Hollett, Isnor, Kinley, Kinnear, Lang, Lefrançois, Leonard, Macdonald (*Cap-Breton*), McDonald, McElman, Molson, Pearson, Smith (*Queens-Shelburne*), Sparrow, Thorvaldson. (21)

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

Sur la proposition de l'honorable sénateur Leonard, l'honorable sénateur Thorvaldson est élu président du Comité.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Flynn, *Il est décidé* de recommander l'impression de 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français du compte rendu des délibérations d'aujourhui.

Le bill C-109, intitulé: «Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, d'une ligne de chemin de fer dans la province d'Alberta depuis les environs de Windfall sur le prolongement de Windfall jusqu'à la subdivision de Sangudo des Chemins de fer nationaux du Canada, vers l'ouest, sur une distance d'environ 51 milles, jusqu'à la propriété de Bigstone de la *Pan American Petroleum Corporation,* ainsi que d'un embranchement de raccordement se prolongeant vers le nord, sur une distance d'environ 9 milles, jusqu'à la propriété de South-Kaybob de la *Hudson's Bay Oil & Gas Company Limited* et de ses associés» est examinée.

TÉMOINS:

Représentant les Chemins de fer nationaux du Canada:

M. G. M. Cooper, chef du contentieux.

M. L. MacIsaac, chef du développement.

M. N. Michaud, ingénieur des mines.

Il est décidé de faire rapport du bill sans amendement.

A midi et dix minutes, le Comité s'ajourne jusqu'à la prochaine convocation du président.

Certifié conforme.

Le secrétaire du Comité,
John A. Hinds.

RAPPORT DU COMITÉ

Le JEUDI le 17 octobre 1968.

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le Bill C-109, intitulé: «Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, d'une ligne de chemin de fer dans la province d'Alberta depuis les environs de Windfall sur le prolongement de Windfall jusqu'à la subdivision de Sangudo des Chemins de fer nationaux du Canada, vers l'ouest, sur une distance d'environ 51 milles, jusqu'à la propriété de Bigstone de la Pan American Petroleum Corporation, ainsi que d'un embranchement de raccordement se prolongeant vers le nord, sur une distance d'environ 9 milles, jusqu'à la propriété de South Kaybob de la Hudson's Bay Oil & Gas Company Limited et de ses associés», a, pour obtempérer à l'ordre de renvoi du 15 octobre 1968, étudié ledit bill et il en fait maintenant rapport sans amendement.

Votre comité recommande que permission lui soit accordée de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français de ses délibérations à l'égard de ce bill.

Le président,
GUNNAR S. THORVALDSON.

LE SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 17 octobre 1968

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le bill C-109 concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, d'une ligne de chemin de fer dans la province d'Alberta depuis les environs de Windfall sur le prolongement de Windfall jusqu'à la subdivision de Sangudo des Chemins de fer nationaux du Canada, vers l'ouest, sur une distance d'environ 51 milles, jusqu'à la propriété de Bigstone de la *Pan American Petroleum Corporation*, ainsi que d'un embranchement de raccordement se prolongeant vers le nord, sur une distance d'environ 9 milles, jusqu'à la propriété de South-Kaybob de la *Hudson's Bay Oil & Gas Company Limited* et de ses associés, se réunit aujourd'hui, à 11 heures et demie du matin, pour l'étude dudit bill, sous la présidence de l'honorable sénateur Gunnar S. Thorvaldson.

Le président: Honorables sénateurs, je tiens à vous remercier bien sincèrement pour l'honneur que vous m'avez fait en me confiant la présidence de ce Comité. C'est un comité sénatorial important parce qu'il s'occupe généralement de problèmes ayant une grande influence sur le développement économique de notre pays. Permettez-moi d'ajouter que ce fauteuil présidentiel a été occupé dans le passé par des hommes fort compétents et distingués. Je mentionnerai d'abord mon prédécesseur immédiat, le sénateur D'Arcy Leonard, qui a maintenant assumé la présidence d'un autre comité pour laquelle il est particulièrement qualifié. Je rappellerai aussi que l'un des sénateurs les plus distingués de notre génération, le sénateur Hugessen de Montréal, a honoré ce même fauteuil pour le plus grand bien du Comité, du Sénat et du Canada. Comme vous le savez, le sénateur Hugessen a pris sa retraite, mais il demeure un illustre citoyen et homme d'État.

Des voix: Bravo.

Le président: Pourrons-nous avoir la motion ordinaire relative à l'impression?

Le comité décide qu'un compte rendu sténographique soit fait de ses délibérations, et recommande que soient imprimés 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français.

Le président: Nous étudions aujourd'hui le bill C-109 concernant un projet de construction de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. Nos témoins sont M. G. M. Cooper, chef du contentieux des Chemins de fer nationaux, M. L. MacIsaac de la section des recherches et du développement, Chemins de fer nationaux, et qui est chef du développement ainsi que M. M. Michaud, ingénieur des mines à l'emploi de la section des recherches et du développement, Chemins de fer nationaux, et en outre, M. Jacques Fortier, C. R., avocat du ministère des Transports, qui a comparu devant le Comité à plusieurs reprises au cours des récentes années. Plaît-il aux honorables sénateurs d'entendre d'abord M. Cooper?

Des voix: D'accord.

M. G. M. Cooper, chef du contentieux, Chemins de fer nationaux du Canada: Monsieur le président et honorables sénateurs, le bill C-109 tend à autoriser la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada à financer la construction d'une voie ferrée au nord-ouest d'Edmonton, en Alberta. Le prolongement s'étendra d'un point situé près de Windfall jusqu'à l'usine de récupération du soufre de la *Pan American Petroleum* à Bigstone, soit sur une longueur de 51 milles. Il y aura aussi un embranchement de raccordement de 9 milles avec une autre usine du même genre située à South-Kaybob.

La carte que vous voyez sur le chevalet vous en indique l'endroit, et je crois que chacun de vous en a une copie à petite échelle.

La ville d'Edmonton que tout le monde connaît, bien sur, au Canada, figure sur la carte dans la partie inférieure droite de la marge.

Le président: Pardon de vous interrompre un instant pour m'excuser auprès de M. Walter Smith, agent administratif des chemins de fer nationaux à Ottawa. Je regrette fort de ne l'avoir pas reconnu quand je présentais les témoins; le voici donc présenté.

M. Cooper: D'Edmonton, donc, une ligne existante des chemins de fer nationaux s'étend en direction nord-ouest; c'est la ligne supérieure des deux lignes qui apparaissent à cet endroit et qui s'étend jusqu'à Whitecourt et au delà jusqu'à Windfall, chacun de ces deux noms étant bien indiqué en jaune. La nouvelle ligne projetée est celle qui est indiquée en rouge vif et qui s'étend vers l'ouest de Windfall à Bigstone où est située l'usine de la *Pan American Petroleum,* avec un prolongement d'environ 9 milles s'étendant vers le nord jusqu'à South-Kaybob où une plus grande usine est en voie de construction par un syndicat ayant à sa tête la *Hudson's Bay Oil and Gas.* Cela fait au total 60 milles de voie ferrée. La ligne franchira la rivière Athabasca, et il y a aussi, près de Bigstone, un petit pont jeté par dessus la rivière Little-Smokey.

Cette mesure législative est nécessaire parce que les pouvoirs attribués à notre compagnie ne nous permettent pas de construire plus de 20 milles de voie ferrée sans que le Parlement n'en autorise la dépense par une loi. Telle est la raison de notre présence ici.

Nos prédécesseurs sont maintes fois venus ici dans le passé soumettre des demandes analogues, et je puis donner aux honorables sénateurs l'assurance que le bill dont ils sont aujourd'hui saisis est, sauf les détails concernant les lieux et les sommes, absolument identique aux bills antérieurs que vous avez étudiés. Cela étant, je doute que vous teniez à ce que je vous explique la raison d'être des divers articles, mais je me conformerai naturellement bien volontiers à vos désirs.

Le président: Honorables sénateurs, c'est un fait, je crois, que sous ce rapport ces bills autorisant la construction de voies ferrées sont rédigés en la forme type. Ils sont en réalité très simples. La plupart des articles traitent des dispositions financières qui sont toujours les mêmes, de sorte qu'il ne me paraît pas nécessaire de les étudier en détail, à moins que quelqu'un ne tienne à poser des questions portant sur ces articles. Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

Le sénateur Connolly (Halifax-Nord): A-t-on quelque idée du revenu que produira cette nouvelle construction de 60 milles?

M. Cooper: Le revenu annuel est sous forme de...

Le président: Cette question relève peut-être davantage de M. MacIsaac, et j'allais proposer que nous fassions appel à M. MacIsaac, chef de la section du développement, seulement après que M. Cooper aura terminé son exposé général; vous aurez alors devant vous la personne toute désignée pour répondre à vos questions. Cela vous convient-il?

Des voix: D'accord.

Le sénateur Kinley: La Commission Pickersgill a naturellement donné son approbation? Devez-vous vous présenter devant elle?

M. Cooper: La Commission canadienne des transports?

Le sénateur Kinley: Oui. Y êtes-vous tenu?

M. Cooper: Non. Dans le cas du Canadien National, nous nous adressons au Parlement par le truchement du gouverneur en conseil et nous ne sommes pas régis par la Loi sur les chemins de fer qui exige la recommandation de la Commission canadienne des transports, mais étant donné que le Canadien National est une société de la couronne, nous devons nous adresser au Parlement par le truchement du gouverneur en conseil.

Le sénateur Kinley: Je vois.

M. Cooper: Le bill a naturellement pour parrain à la Chambre des communes le ministre compétent.

D'abord, cette ligne desservira ces deux industries principales de Bigstone et South-Kaybob, chacune d'elles s'occupant de la production de soufre récupéré du gaz naturel dit acide. Le gaz acide livré à l'usine vient de puits forés, et le soufre, ainsi que certains autres dérivés tels que le gaz de pétrole liquide, sont séparés par un procédé chimique, après quoi le gaz est renvoyé en terre pour y être emmagasiné et servir subséquemment comme gaz naturel domestique ou industriel.

Nous avons des raisons d'espérer que d'autres industries semblables s'établiront à proximité de la ligne, et comme celle-ci traverse une région assez fortement boisée, nous comptons qu'une exploitation forestière ou

une fabrique de pâte de bois pourra éventuellement être créée sur place. A l'heure actuelle, la région environnante est très peu peuplée, si toutefois elle l'est, et nous comptons sur ces deux industries. C'est pourquoi des garanties contractuelles ont été obtenues des exploitants des deux usines; elles nous donnent l'assurance qu'une fois construite, la ligne effectuera des expéditions de tonnages suffisants pour couvrir ses frais d'exploitation et d'entretien, l'intérêt de notre capital investi ainsi que l'amortissement dudit capital, tout en contribuant en outre aux résultats de l'exploitation générale des Chemins de fer nationaux du Canada.

Le sénateur McDonald: L'amortissement se fera en combien de temps?

M. Cooper: Les contrats sont établis pour 15 ans et toute l'économie est établie en fonction de cette période.

Le sénateur McDonald: Cela suffit-il au remboursement de votre mise de fonds?

M. Cooper: Oui, le rendement du capital.

Le sénateur Pearson: Est-il possible que le soufre soit livré prochainement par pipe-line?

M. Cooper: Pas, que je sache, de cette région par ces usines, parce qu'elles nous ont garanti la majeure partie de leur production, de sorte que nous ne pensons pas qu'elles en servent d'autres que nous, étant donné que si elles manquaient de nous faire les livraisons garanties, elles seraient tenues de nous rembourser sous forme de dommages.

Le sénateur Bourget: Vous garantissent-elles 75 pour cent par contrat?

M. Cooper: Oui, 75 pour cent de la production réelle de soufre.

Le sénateur Bourget: Mais vous espérez obtenir plus de 75 pour cent?

M. Cooper: Nous l'espérons, et nous nous efforcerons d'obtenir la totalité de la production mais, comme vous le dites, la garantie est limitée.

Le sénateur Leonard: Où en est-on rendu maintenant, au stade des plans ou de la construction?

M. Cooper: L'usine de Bigstone en est déjà au stade de la production. Celle de South-Keybob s'attend de produire en novembre de cette année, je pense, soit dans moins d'un mois. Une autre entreprise à Kaybob en est maintenant à l'étape des plans ou des premiers travaux de construction.

Le sénateur Leonard: Quand la ligne sera-t-elle mise en exploitation?

M. Cooper: Si les travaux peuvent être mis en marche assez tôt, nous pensons qu'il nous faudra à peu près un an, et dès que la ligne sera construite la marchandise sera prête à l'acheminement.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): De quelle façon leur produit est-il maintenant transporté?

M. Cooper: L'usine de Bigstone doit en transporter par camions une certaine quantité jusqu'à la tête de ligne de Windfall qui est le point de départ de la ligne rouge tracée sur la carte.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Par camions?

M. Cooper: Oui.

Le sénateur McDonald (Moosomin): Votre compagnie prend-elle quelque part aux études effectuées en vue du transport du produit par pipe-line?

M. Cooper: Nous prenons part à—j'ai oublié la raison sociale de l'entreprise, mais nous y avons une part. Elle nous communique les renseignements et nous prenons part aux études.

Le sénateur Isnor: Ce sont deux entreprises distinctes, n'est-ce pas?

M. Cooper: Deux usines?

Le sénateur Isnor: Oui.

M. Cooper: Oui, monsieur.

Le sénateur Isnor: Ce sont les mêmes gens qui en sont propriétaires?

M. Cooper: Non, monsieur. Chacune d'elles est ce que je pourrais appeler une propriété multiple placée sous la direction d'une seule société. Il y a un certain chevauchement d'intérêts, mais à toute fin pratique je crois que vous pourriez dire qu'elles sont exploitées séparément.

Le sénateur Isnor: Quelles sont les raisons sociales de ces deux sociétés?

M. Cooper: A Bigstone, la société dominante est la *Pan American Petroleum Corporation*, et à South-Kaybob c'est la *Hudson's Bay Oil and Gas Company Limited.*

Le sénateur Isnor: Et avec quelle compagnie avez-vous passé contrat?

M. Cooper: Avec les deux. Nous avons des contrats distincts avec les deux sociétés.

Le sénateur Isnor: C'est ce que je voulais savoir. Et chacun de ces deux contrats est établi pour 15 ans.

M. Cooper: Soit dit pour être bien précis, celui de Bigstone est pour 15 ans et, vu que l'usine de South-Kaybod fonctionnera plus tard, son contrat est établi pour 14 ans afin d'arriver à terme en même temps que celui de 15 ans.

Le sénateur Isnor: Le coût de construction par mille me paraît fort élevé. Le terrain là-bas est-il accidenté?

M. Cooper: Entre d'abord en ligne de compte un grand pont sur l'Athabasca, ce qui influe sur le coût moyen par mille. Le pays lui-même n'est pas montagneux mais ondulé. Je crois que nous avons une photographie qui vous en donnera une idée. Le sol n'est pas très solide, de sorte qu'on ne peut guère y faire de travaux d'excavation. Il faut contourner les marécages qui constituent en partie les terrains plats.

Le sénateur Isnor: Ai-je raison de penser que le coût par mille est plus élevé que le coût moyen par mille pour une telle entreprise?

Le sénateur Bourget: Il varie beaucoup selon la nature du terrain. Prenez, par exemple, la route transcanadienne dont le coût par mille, en Colombie-Britannique, atteint près de 2 millions de dollars, alors que dans d'autres régions un mille de route peut être construit pour $150,000 à $200,000. Je ne pense pas que l'on puisse établir un coût moyen; c'est très difficile parce que les frais dépendent de la nature du sol et autres conditions semblables.

Le sénateur Isnor: Ce sont précisément ces conditions que je cherche à établir. Comptez-vous récupérer votre mise de fonds en 15 ans?

M. Cooper: Oui, monsieur.

Le sénateur Isnor: Mais vous n'avez aucune garantie?

M. Cooper: Les livraisons garanties sont suffisamment élevées pour que leur rapport puisse amortir la mise de fonds.

Le sénateur McDonald (Moosomin): Êtes-vous renseigné sur l'importance de la réserve souterraine? Sur sa durée? Votre contrat est de 15 ans. Voici où je veux en venir...

M. Cooper: La réserve s'épuise, monsieur. J'estime qu'elle sera pas mal épuisée au bout des 15 ans.

M. N. Michaud, ingénieur des mines, section des recherches et du développement, Chemins de fer nationaux du Canada: La production à South-Kaybob durera cinq ans de plus, mais elle ira toujours en diminuant. La production réelle de soufre est très élevée les premières années, puis elle diminue chaque année, et elle peut continuer au delà de 1982 pendant encore cinq ans.

Le sénateur Bourget: Le bill à l'étude confère aux Chemins de fer nationaux le droit de demander au ministre des Finances de consentir un prêt. Dans les circonstances, le réseau devra-t-il faire une demande de fonds pour l'exécution des travaux ou bien peut-il puiser dans ses propres fonds?

M. Cooper: Je crois devoir dire qu'à l'heure actuelle nos plans sont fondés sur l'emprunt de fonds, mais il faut tenir compte d'abord du fait que nous n'aurons pas le temps d'y consacrer de l'argent en 1968, puis que nos prévisions budgétaires pour 1969 ne sont pas complètement prêtes ni approuvées. Ainsi, nous avons pour 1969 deux choses indéterminées. La première est de savoir quel sera notre programme d'immobilisations, et la seconde quelle sera notre source de fonds disponibles. Ainsi, nous ne pouvons que dire maintenant que nous songeons à faire un emprunt, mais l'avenir dira si nous devons le contracter ou non. Pendant les cinq ou huit années passées nous n'avons rien emprunté pour immobilisations, mais nous ignorons encore si notre programme de dépenses nous forcera d'en refaire la demande ou d'en demander au public.

Le sénateur Bourget: Quel est le taux d'intérêt exigé sur des prêts de ce genre?

M. Cooper: Je crois que le taux d'ntérêt—lequel est naturellement établi de temps en temps au moment de tout emprunt—dépend des rendements alors en cours de tout emprunt de l'État pour une durée comparable, alors qu'une fraction de point y est ajoutée.

Le président: Monsieur Cooper, nous donneriez-vous quelques explications sur les articles relatifs au financement, soit les articles 4, 5, 6 et 7?

Le sénateur Pearson: Me permettriez-vous de poser d'abord une question, monsieur le président? Si ces deux usines obtiennent de la compagnie une garantie sur les taux de transport...je me souviens d'une situation à peu près semblable à Esterhazy, alors que nous avons autorisé la construction d'un prolongement. Les gens d'Esterhazy utilisent maintenant des camions pour le transport de la potasse aux États-Unis parce qu'ils se sont plaints de la hausse des tarifs.

M. Cooper: Je ne crois pas que la ligne d'Esterhazy ait obligé le réseau à demander une mesure législative. Quoi qu'il en soit en ce qui concerne la potasse et le soufre, la situation en matière de concurrence est très différente. Le marché actuel et le marché prévisible ne présentent pour le soufre aucun problème.

Le sénateur Pearson: C'est ce que nous pensions au sujet de la potasse quand l'exploitation a commencé.

M. Cooper: Je crois qu'alors le prix de la potasse a baissé. Quand les usines de potasse ont été construites, les exploitants ont sans doute fondé leur économie sur les tarifs courants de transport, et je ne pense pas que ces tarifs aient changé pour la peine. Mais les exploitants ont commencé à baisser les prix.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): J'ai une question à poser, monsieur le président. Vous nous avez dit, monsieur Cooper, que vous avez obtenu la garantie de transporter 75 pour cent de la production, mais les compagnies vous ont-elles promis une production minimale?

M. Cooper: Oui. Nous avons un tonnage garanti, et toute diminution de tonnage garanti dans les expéditions est passible d'un paiement de dommages.

Le sénateur Kinley: Les exploitants s'attendent-ils à une forte concurrence sur le marché du soufre?

M. Cooper: Ont-ils beaucoup de difficulté à l'écouler?

Le sénateur Kinley: Oui.

M. Cooper: Ce n'est pas mon avis. Je crois que le marché mondial du soufre est extrêmement satisfaisant et que les programmes internationaux d'aide aux pays sous-développés créent un besoin de soufre.

Le sénateur Kinley: Où se trouve le marché que vous entendez approvisionner?

M. Cooper: Le Canada a une bonne part du marché international. Pouvez-vous nous en donner le pourcentage, monsieur Michaud?

M. Michaud: Sur 2,300,000 tonnes produites en 1967, environ 385,000 tonnes ont été utilisées au Canada. Le reste se répartissait à peu près également entre les expéditions maritimes et celles faites aux États-Unis. La demande mondiale de fertilisants est telle que la consommation augmente d'environ 8 p. cent par année.

Le sénateur Kinley: Y a-t-il un marché américain pour ce produit?

M. Cooper: L'écoulement aux États-Unis est d'environ un tiers. On peut dire qu'un autre tiers est expédié par mer, et le reste est utilisé au Canada. Le marché est plus important dans les régions éloignées où la potasse et les engrais chimiques sont en forte demande.

Le sénateur Aird: Il y a une réponse partielle à la question: c'est que le marché mondial est réellement contrôlé par deux très grandes compagnies. C'est à ce marché que nos producteurs doivent faire concurrence.

Le président: M. Cooper pourra peut-être compléter la réponse, car je m'aperçois qu'il a quelques chiffres qui, à mon avis, intéresseraient le Comité.

M. Cooper: En 1967, la production canadienne de soufre était de 2,320,000 tonnes fortes, dont 947,000 tonnes fortes ont été écoulées sur les marchés d'outre-mer: Extrême-Orient, Japon, Chine, Inde, Australie. Nous en avons vendu 827,000 tonnes fortes sur le marché américain. Le reste, soit environ 385,000 tonnes, a été écoulé au Canada.

Le président: Étant donné l'important développement de la région, je suis sûr que vous aimeriez entendre M. MacIsaac qui dirige la section du développement du réseau ferroviaire. Sans doute voudrait-il nous faire un bref exposé.

M. L. MacIsaac, chef du développement, Chemins de fer nationaux du Canada: Je ne puis guère ajouter à ce que M. Cooper vous a déjà dit. La ligne sera construite pour desservir deux compagnies dont l'une commencera à produire à la fin de novembre, alors que l'autre est en fonctionnement à l'heure actuelle. La région est très riche en gaz, et nous croyons qu'au cours des quelques prochaines années, d'autres compagnies seront en voie de production, ce qui fera de la voie ferrée un excellent investissement. Ainsi que le disait M. Cooper, la *Hudson's Bay Oil and Gas Company* ajoute une usine à celle dont nous parlons, et il y a des indices que d'autres compagnies viendront s'établir dans la région. Nous envisageons donc un important volume de transport sur cette ligne au cours des quelques prochaines années.

Le sénateur Kinley: Vous débutez avec l'exploitation actuelle de ces deux compagnies.

Le sénateur McDonald: L'expédition se fera-t-elle par convoi entier?

M. MacIsaac: Éventuellement, oui, selon le volume demandé. Il est maintenant entendu que l'expédition de soufre peut se faire par

lots de 10, 20 et 50 wagons, aux tarifs établis en conséqunce.

Le sénateur McDonald: Que devient le produit une fois arrivé à Edmonton? De quel endroit la compagnie l'exporte-t-elle aux États-Unis?

M. MacIsaac: De divers points frontaliers.

Le sénateur McDonald: Et outre-mer?

M. MacIsaac: De Vancouver.

M. Cooper: J'ajouterai en complément qu'il ne serait peut-être pas possible pour le moment d'expédier par convoi unitaire parce qu'une partie du produit peut être expédiée sous forme solide et une autre sous forme fondue, ce qui exige deux destinations, de sorte que la composition de votre train varierait constamment.

Le sénateur McDonald: Le soufre destiné au marché d'outre-mer est-il entreposé à Vancouver? Existe-t-il des entrepôts là-bas? Où le soufre est-il emmagasiné?

M. MacIsaac: Le soufre sec est emmagasiné à l'usine.

Le sénateur McDonald: Ce marché est-il saisonnier, ou bien s'étend-il plus ou moins à l'année entière?

M. MacIsaac: Je pense que les expéditions se font toute l'année.

Le président: Quelqu'un désire-t-il que M. Cooper explique chacun des articles?

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Ce sont des articles courants.

Le président: Rédigés dans la forme coutumière. Êtes-vous prêts à faire rapport du bill?

Des voix: D'accord.

La séance est levée.

tion de 19.28 et 59 cents, aux tarifs établis au même poste.

Le sénateur McDonald: Que devient le produit une fois arrivé à Edmonton? De quel endroit la compagnie l'exporte-t-elle aux Etats-Unis?

M. Macleod: De divers points frontaliers.

Le sénateur McDonald: Et outre-mer?

M. Macleod: De Vancouver.

M. Cooper: Il n'y a rien seul ne complément qu'il ne serait peut-être pas possible pour le moment d'expédier par conteneur parce qu'une partie du produit peut être expédiée sous forme solide et une autre sous forme fondue, ce qui exige deux destinations, de sorte que la composition de votre train varierait constamment.

Le sénateur McDonald: Le soufre destiné au marché d'outre-mer est-il entreposé à Vancouver? Existe-t-il des entrepôts là-bas? Où le soufre est-il emmagasiné?

M. Macleod: Le soufre est emmagasiné à Calgary.

Le sénateur McDonald: Un marché est-il saisonnier, ou bien s'étend-il plus ou moins à l'année entière?

M. Macleod: Je pense que les conditions se font toute l'année.

Le président: Quelqu'un demande que M. Cooper explique chacun des articles.

Le sénateur Smith: Chacun des articles sont des articles courants.

Le président: Rédigés dans la forme coutumière. Etes-vous prêts à faire rapport du bill?

Des voix: D'accord.

La séance est levée.

Troisième session de la vingt-troisième législature

1968

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

PRÉSIDENT: L'honorable GUNNAR S. THORVALDSON

Fascicule 3

Texte, et analyse séance sur le Bill C-110,

intitulé:

«Loi modifiant la Loi sur les postes».

SÉANCE DU MERCREDI 30 OCTOBRE 1968

TÉMOINS:

L'honorable Eric Kierans, ministre des Postes; MM. Paul Pagey, sous-ministre des Postes; Pageau, directeur des Tarifs et de la Classification au ministère des Postes.

RAPPORT DU COMITÉ

ROGER DUHAMEL, M.A.,F.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1968
3263—1

Première session de la vingt-huitième législature

1968

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable GUNNAR S. THORVALDSON

Fascicule 3

Seule et unique séance sur le Bill C-116,

intitulé:

«Loi modifiant la Loi sur les postes».

SÉANCE DU MERCREDI 30 OCTOBRE 1968

TÉMOINS:

L'honorable Eric Kierans, ministre des Postes; MM. Paul Faguy, sous-ministre des Postes; Pageau, directeur des Tarifs et de la Classification au ministère des Postes.

RAPPORT DU COMITÉ

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1968
28962—1

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Gunnar S. Thorvaldson

Les honorables sénateurs

Aird,
Aseltine,
Beaubien (*Provencher*),
Bourget,
Burchill,
Connolly (*Ottawa-Ouest*),
Connolly (*Halifax-Nord*),
Croll,
Davey,
Desruisseaux,
Dessureault,
Farris,
Fournier (*Madawaska-Restigouche*),
Gélinas,
Gouin,
Haig,
Hayden,
Hays,
Hollett,
Isnor,
Kickham,
Kinley,
Kinnear,
Lang,
Lefrançois,
Leonard,
MacDonald (*Cap-Breton*),
McDonald,
McElman,
McGrand,
Méthot,
Molson,
Paterson,
Pearson,
Phillips (*Prince*),
Quart,
Rattenbury,
Roebuck,
Smith (*Queens-Shelburne*),
Sparrow,
Thorvaldson,
Welch,
Willis—(43).

Membres d'office: Flynn et Martin.

(Quorum 9)

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat le mercredi 30 octobre 1968:

Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Langlois, appuyé par l'honorable sénateur Cameron, pour la deuxième lecture du Bill C-116, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur les postes».

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

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

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

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,
ROBERT FORTIER.

28962—1½

PROCÈS-VERBAL

Le MERCREDI 30 octobre 1968.

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et communications se réunit ce soir à 8 heures.

Présents: Les honorables sénateurs Thorvaldson (*président*), Aird, Aseltine, Burchill, Davey, Desruisseaux, Dessureault, Flynn, Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Gouin, Haig, Hollett, Kickham, Kinley, Leonard, Martin, McDonald, Molson, Pearson, Quart, Rattenbury, Smith (*Queens-Shelburne*) et Sparrow—(23).

Aussi présents:

E. Russell Hopkins, secrétaire légiste et conseiller parlementaire.

Le Comité étudie le bill C-116, Loi modifiant la Loi sur les postes.

Les témoins suivants sont entendus:

L'honorable Eric Kierans, ministre des Postes

M. Paul Faguy, sous-ministre des Postes

M. Pageau, directeur des Tarifs et de la Classification au ministère des Postes.

Sur une motion de l'honorable sénateur Pearson, le Comité *décide* de recommander l'impression de 800 exemplaires en anglais et de 300 exemplaires en français du procès-verbal.

Sur une motion de l'honorable sénateur Burchill, le Comité *décide* de rapporter le bill sans amendement.

A 9 h. 15 du soir le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le secrétaire du Comité,
John A. Hinds.

RAPPORT DU COMITÉ

Le MERCREDI 30 octobre 1968.

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le Bill C-116, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur les postes» a, pour obtempérer à l'ordre de renvoi du 30 octobre 1968, étudié ledit bill et il en fait maintenant rapport sans amendement.

Le président,

GUNNAR S. THORVALDSON.

LE SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le vendredi 30 octobre 1968.

Le Comité permanent des transports et communications, saisi du bill C-116 modifiant la Loi sur les postes, se réunit ce soir à 8 heures afin d'étudier ce texte.

Le président: Gunnar S. Thorvaldson (président) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nous sommes réunis ce soir pour étudier le projet de loi C-116 modifiant la Loi sur les postes. Ce projet de loi a déjà été adopté par l'autre Chambre. Il a été adopté en deuxième lecture par le Sénat cet après-midi, et maintenant nous devons l'étudier en comité. Il y a lieu d'abord d'adopter la motion habituelle pour l'impression du compte rendu.

Sur motion, il est décidé que sera établi un compte rendu sténographié des délibérations, et il est recommandé qu'en soient imprimés 800 exemplaires en anglais et 300 en français.

Le président: Messieurs les sénateurs, nous sommes très heureux d'avoir parmi nous aujourd'hui l'honorable Eric Kierans, ministre des Postes. Il est accompagné de M. Paul Faguy, sous-ministre des Postes, et de M. F. Pageau, directeur des Tarifs et de la Classification au ministère des Postes.

Monsieur Kierans, nous sommes enchantés de votre présence parmi nous. Afin d'accélérer les choses, peut-être devrions-nous vous indiquer, avant que vous ne nous présentiez votre communication, les objections qui ont été exprimées au Sénat à l'encontre de ce projet de loi, au moment de sa lecture.

Hier, M. le sénateur Desruisseaux a parlé du projet de loi et a fait quelques observations critiques. M. le sénateur Grattan O'Leary a lui aussi apporté des commentaires critiques, cet après-midi. Il conviendrait peut-être que ces messieurs vous exposent brièvement leurs points de vue, afin que le problème soit bien posé.

L'honorable M. Desruisseaux: Monsieur le président, monsieur le ministre des Postes, il m'est un peu embarrassant de vous faire venir pour étudier cette partie du projet de loi qui concerne, dans la province de Québec particulièrement, et au Canada, les petits journaux.

J'ai proposé devant le Sénat que, avant d'approuver le projet de loi de la majoration des tarifs postaux, le Sénat devrait étudier les effets qu'auront ces nouveaux tarifs sur les petits journaux.

La Chambre a été saisie, un peu soudainement, par ce projet de loi, et j'ai cru bon de faire un plaidoyer pour la survie d'un bon nombre de nos petits journaux.

J'ai été moi-même pendant 12 ans dans le journalisme ayant publié un journal de langue française et un journal de langue anglaise. Je ne veux pas, toutefois, entrer dans les détails de l'opération d'un journal, mais, je crois qu'il serait utile de considérer plusieurs points de vue, lesquels je pense ont déjà été émis et même peut-être discutés dans l'autre Chambre, mais auxquels je voudrais ajouter quelque chose.

Je voudrais citer le sort d'un journal qui m'est particulièrement cher, le journal de langue anglaise de la région de Sherbrooke. J'ai cité au Sénat que, dans le cas du *Sherbrooke Daily Record*, la situation qui lui serait faite deviendrait difficile et peut-être intenable. Ce journal a une circulation de 8,856 copies, et le nombre de copies qui circulent par la poste est de 6,357 copies; ceci peut varier quelque peu avec les chiffres du ministère, dépendant de la date exacte où on les a pris.

L'honorable Eric William Kierans, Ministre des Postes: Je n'ai pas trouvé de grande différence.

Le sénateur Desruisseaux: Mais, cela comprend 72 pour cent de la circulation. Je crois inutile de vous indiquer que les Cantons de

l'Est sont tout de même dans un rayon de 100 milles—75 milles à peu près. La plupart des exemplaires de ce journal de langue anglaise, dans ce territoire, sont livrés à des cultivateurs, dans les campagnes. Il y en a très peu qui sont dirigés à des gens qui ont les moyens de payer un prix plus considérable que celui qu'ils payent actuellement.

De plus, j'ai représenté que ceci amènerait des difficultés, et ce n'est pas sans connaissance de cause, parce que j'ai eu moi-même à faire de la sollicitation d'abonnements qui ont atteint le chiffre de 10,000 lorsque j'étais à *La Tribune*. Or, je me rends compte que la situation qui existe pour le *Record* de Sherbrooke peut exister également pour *L'Évangéline*, pour *L'Action* de Québec—cela peut varier, naturellement—mais, c'est une situation qui peut compromettre l'avenir des journaux dans la province de Québec. Ces journaux ruraux, je crois qu'ils sont nécessaires pour l'information régionale, et qu'ils sont essentiels au progrès de la région; à moins de penser à étendre la circulation de ces journaux, nous courons sûrement le risque de produire des effets que personne ici ne désire.

Je comprends la sollicitude, comme je comprends l'anxiété du ministère des Postes de vouloir combler un déficit tel qu'il a, mais je me rends compte qu'il y a, dans le rapport financier, pour la matière de seconde classe, pour l'année 1969-70, je constate, dis-je, que le montant des recettes a été de $9 millions sur un total de 327 millions, ou à peu près —j'extraie ces chiffres du rapport. Or, je me rends compte aussi que, aux États-Unis, on a abordé d'une manière toute différente le problème des petits journaux.

Le président: Monsieur le sénateur Desruisseaux pourriez-vous condenser vos observations en une question?

Le sénateur Desruisseaux: J'en arrive justement au tarif de port, pour le comparer à celui des États-Unis en ce qui concerne les petits journaux. Aux États-Unis, un tarif spécial s'applique aux premiers 150 milles; après quoi un autre tarif s'applique. J'aimerais vous signaler ces différences.

Le président: Je préférerais que votre intervention prenne la forme d'une question adressée au Ministre.

Le sénateur Desruisseaux: Volontiers. Je pose la question suivante. Pourquoi ne serait-il pas possible d'instituer le même système qu'aux États-Unis, où le tarif de port varie suivant le rayon et la zone. En comparant les deux, on voit la différence. Aux États-Unis, par exemple, le tarif est de 1.3 cents la livre. Dans la zone suivante, dans un rayon de 150 milles, le tarif monte à 4.6 cents la livre pour la matière publicitaire et à 3 cents pour l'information. Le tarif de port, au Canada, serait de 5 cents pour l'information et de 15 cents pour la publicité.

Pourquoi cette très forte majoration ne s'accomplirait-elle pas de façon que notre tarif de port puisse tout au moins ressembler à celui des États-Unis? Autre chose: toutes ces augmentations doivent entrer en vigueur d'ici dix-huit mois; dans ce cas, les petits journaux vont se trouver en situation difficile. Ils ne pourront pas relever le prix de l'abonnement.

Le président: Monsieur le ministre, je crois que nous gagnerions du temps si l'honorable Grattan O'Leary voulait bien poser sa question immédiatement. Il y a de bonnes chances pour que sa question recoupe jusqu'à un certain point celle de M. Desruisseaux. Vous pourriez donc répondre aux deux à la fois. Êtes-vous d'accord?

L'hon. M. Kierans: Bien sûr. Mais alors là, vous me jetez tout de suite dans la fosse aux lions!

Le président: Monsieur O'Leary, pourriez-vous poser votre question?

Le sénateur O'Leary (Carleton): Elle sera brève. La semaine dernière, à l'autre endroit, comme nous disons, vous avez déclaré que l'opinion publique et les éditeurs de journaux faisaient pression sur vous pour que les augmentations n'entrent pas en vigueur d'un seul coup, mais par étapes. Vous en avez tenu compte, avez-vous dit, et prié votre collègue M. McIlraith de proposer certains amendements, lesquels figurent dans le projet de loi actuel. Or je trouve, au bas des amendements qui visent à échelonner la mise en application des divers points de la loi, ceci:

> (3) Nonobstant le paragraphe (2),
>
> A) le port minimum pour un objet transmissible par la poste consistant en un ou plusieurs journaux canadiens ou périodiques canadiens mentionnés aux alinéas a), b), c) de ce paragraphe est de deux cents;

L'hon. M. Kierans: C'est bien cela.

Le sénateur O'Leary (Carleton): Voudriez-vous me dire, monsieur le ministre, et dire au Comité du Sénat, ce que cela signifie exactement? Je sais ce que certains éditeurs croient y voir. Ils y voient, ni plus ni moins, une

duperie. Ils n'ont pas été prévenus de cette petite disposition lorsque vous avez dit vouloir faire machine arrière et consentir à une application par étapes, et lorsque M. McIlraith a fait une proposition dans le même sens. Les éditeurs de journaux vous ont fait confiance. Mais voyez maintenant quel projet de loi vous présentez! Que voulez-vous dire par «nonobstant le paragraphe (2)»?

L'hon. M. Kierans: Le service des postes voudrait retirer un minimum de recettes de la livraison des journaux à travers le pays. Ce minimum est dorénavant fixé à 2 cents. Il a été d'un tiers de cent et même de moins encore dans certains cas. Le tarif a été très bas. Nous n'avons pas échelonné la hausse de 2 sous. Voilà ce que ça veut dire. Mais nous avons échelonné les hausses de tarif lorsqu'il s'agit de l'information et de la publicité. De sorte que c'est considérable comme...

Le sénateur O'Leary (Carleton): Comme augmentation.

L'hon. M. Kierans: Mais aussi comme échelonnement. Je me souviens en particulier du mémoire présenté par la presse dite ethnique de presque tout le pays, qui demeurait l'étalement sur cinq ans des hausses de tarif. Je m'y suis opposé tout simplement parce que le pourcentage de nos dépenses que nous arrivons à récupérer est trop faible. Si, par exemple, nous recouvrons 30 p. 100 de nos frais et augmentons cette proportion de 50 p. 100 par année, l'augmentation nette est de 15 p. 100. Cependant, nos frais augmentent au rythme de 25 p. 100. Nous ne les rattraperons jamais. Je puis vous assurer que nos frais n'augmenteront pas de 25 p. 100 l'année prochaine. Mais dans des conditions pareilles, les recettes ne rattraperont jamais les pertes. Dans son mémoire, la presse «ethnique» suggérait comme juste et raisonnable l'étalement des hausses de tarif sur dix-huit mois, parce que les abonnements à la plupart des journaux sont de trois ans. Si un journal se met en tête de donner purement et simplement sa marchandise en vendant des abonnements de sept ans pour $5 avec un atlas en plus, je ne vois pas que nous soyons tenus de lui accorder un régime spécial. Un abonnement normal peut être de trois ans. Cependant la moitié de trois ans c'est 18 mois, et si un abonné n'en a plus que pour un mois à recevoir le *Devoir* alors qu'un autre en a, lui, pour 35 mois, cela fait une moyenne de 18 mois.

Le sénateur O'Leary (Carleton): Lorsque ces modifications ont été proposées par M. McIlraith, avez-vous expliqué à la Chambre que l'augmentation de deux cents entrerait en vigueur immédiatement?

L'hon. M. Kierans: Non. Personne, dans l'Opposition ne m'a posé de questions du genre de celles que vous me posez.

Le sénateur O'Leary (Carleton): Preuve que nous sommes efficaces, au Sénat.

L'hon. M. Kierans: Lorsque j'ai présenté cet amendement, personne, dans l'Opposition, n'a même demandé qu'elles en seraient les conséquences sur l'ensemble du projet de loi. Ils ne m'ont pas interrogé sur les conséquences financières. Et vous ne pouvez toujours pas vous attendre, monsieur le sénateur, à ce que je donne spontanément des renseignements de ce genre.

Le sénateur O'Leary (Carleton): Vous avez pourtant un bon visage d'Irlandais. Je ne comprends pas que vous n'ayez pas fourni de vous-même ces explications. Des personnes m'ont dit, aujourd'hui même encore, que pour une loi d'une telle importance, on ne leur avait pas donné assez de temps.

L'hon. M. Kierans: Ils l'ont eu, le temps, mais ils n'ont rien fait. J'ai écouté avec amusement des comparaisons entre C. D. Howe et moi, des propos sur notre arrogance et sur le débat concernant le pipe-line, et des prédictions de disparition prochaine du parti.

Le sénateur O'Leary (Carleton): Dois-je comprendre que vous croyiez bien faire en dissimulant des faits?

L'hon. M. Kierans: Je n'ai rien dissimulé. Lorsque vous présentez un projet de loi et le soumettez à l'étude d'un comité, vous êtes en droit de vous attendre à ce que les membres de l'Opposition l'aient étudié au préalable. Mettons qu'ici vous êtes davantage allé au fond des choses.

Le président: Excusez-moi un moment, monsieur O'Leary, L'honorable président du Sénat est ici. Monsieur Martin, auriez-vous des questions à poser?

Le sénateur Martin: Non, Monsieur le Président. En tant que membre du Gouvernement, je donne mon entier appui à ce projet de loi.

Le président: Monsieur le sénateur Flynn, avez-vous des questions à poser?

Le sénateur Flynn: Il me suffit pour l'instant que l'on réponde aux questions déjà posées.

Le président: Monsieur O'Leary, je vous demande pardon de vous avoir interrompu. Vous n'aviez pas fini.

Le sénateur O'Leary (Carleton): Le sénateur Langlois a très bien présenté ce projet de loi au Sénat (et je ne dis pas cela parce qu'il est gaspésien lui aussi). Il a déclaré que depuis dix ans le service des Postes, ou bien

le gouvernement canadien, ou bien encore les contribuables, ont versé 300 millions de dollars dans les coffres des éditeurs canadiens. Mais voilà, j'en suis, un éditeur, moi-même, ou plutôt j'en ai été un, et jamais je n'ai touché la plus infime partie de cet argent. Avez-vous bien dit que $300,000,000 ont été payés aux éditeurs?

L'hon. M. Kierans: A l'industrie de l'édition de deuxième classe.

Le sénateur O'Leary (Carleton): Ce n'est pas ce que, lui, il a dit.

L'hon. M. Kierans: Je voudrais rectifier ce que j'ai dit en réponse à certaines questions. J'ai parlé de l'industrie de l'édition, ce qui englobe toute la deuxième classe; je n'ai pas visé les seuls éditeurs de journaux.

Le sénateur O'Leary (Carleton): Ça, c'est autre chose. Ce dont je parle a paru dans le *Hansard*. On y dit que $300,000,000 ont été versés aux grands barons de la presse, et je n'en suis pas un. C'est ridicule.

L'hon. M. Kierans: Il s'agit de la deuxième classe. Les sommes payées par la population aux seuls éditeurs de la deuxième classe, ce qui comprend les éditeurs de toutes espèces de journaux et de magazines, ont constitué un déficit de $300,000,000 en l'espace de dix ans.

Le sénateur O'Leary (Carleton): Ne pourrait-on dire alors que ces $300,000,000 ne sont pas allés aux éditeurs, mais plutôt, dans le cas des journaux, aux abonnés?

L'hon. M. Kierans: Nous pourrions ergoter longuement là-dessus. Je vous dirai bien franchement que je ne parle pas des journaux des grandes villes, que je ne parle pas non plus de votre journal à vous. Mais vous vous rendez compte que l'économie de l'industrie de l'édition est ainsi faite que les hebdomadaires et un grand nombre de journaux ruraux n'ont jamais compté faire de bénéfices en vendant des abonnements.

Le sénateur O'Leary (Carleton): Non, ils y perdent.

L'hon. M. Kierans: Dans bien des cas, ils donnent leur journal pour rien. Je peux vous nommer bien des journaux, dont quelques-uns appartiennent à des libéraux, qui s'opposent très vivement à notre projet de loi. Un très grand journal, par exemple, envoie des gens un peu partout vendre des abonnements. Il retient pour cela les services de spécialistes. «Vous pouvez, leur dit-il, vendre le journal à $5 par année pendant sept ans. Sur les $5., il ne nous reviendra rien. Il vous en reviendra à vous 10 p. 100, et les 90 p. 100 restants iront aux vendeurs qui feront la porte à porte». Il y a là quelque chose qui ne tourne pas rond.

Je pense aussi aux problèmes de distribution d'un certain journal de l'Ouest canadien qui vend à peu près vingt-trois millions d'exemplaires par année et par tous les temps: grêle, pluie, verglas ou neige. Cela coûte cher, vous savez. Et si l'on considère que ces frais peuvent se monter jusqu'à $112,000, quelqu'un, sûrement, est subventionné, même si l'éditeur passe ses frais à d'autres.

Le sénateur O'Leary (Carleton): Vous avez donné au public l'impression que tout cet argent était allé dans les poches des éditeurs, et maintenant vous faites écoper l'abonné pauvre de la campagne.

L'hon. M. Kierans: Nous aurions pu présenter au public une facture de $1,600,000. Au lieu de quoi, nous n'en présentons une que de $100,000 et nous absorbons un déficit d'un million et demi de dollars.

Le sénateur O'Leary (Carleton): Je puis vous assurer que nous n'avons jamais rien touché de cet argent, et que nous avons perdu de l'argent sur chacune des commandes postales qui nous ont été faites.

Le président: C'est le sénateur Langlois qui a présenté le projet de loi au Sénat, et le sénateur O'Leary, de Carleton, a fait allusion tout à l'heure à des paroles du sénateur Langlois. Celui-ci aimerait peut-être lui répondre.

Le sénateur Langlois: Je veux tirer les choses au clair. Voici ce que j'ai dit hier, et qui est reproduit à la page 371 des *Débats du Sénat*:

> Au cours des dix dernières années seulement les Canadiens ont versé un total d'environ 300 millions de dollars aux éditeurs sous forme de subventions au courrier de la deuxième classe...

Cela s'applique à toutes les publications.

L'hon. M. Kierans: C'est juste. M. le sénateur n'a pas commis la même erreur que moi. Cependant, il est vrai que j'ai dit, comme l'a signalé M. O'Leary, un jour que j'étais interviewé par des journalistes, il est vrai que j'ai dit: «Aux éditeurs de journaux». Cela était erroné.

Le sénateur O'Leary (Carleton): Je suis certain que le ministre sait fort bien quelles pertes subiront les journaux sur les abonnements servis par la poste. Nous subventionnons l'abonné de la campagne, parce que nous estimons qu'il a droit à l'information. Nous estimons qu'il a le droit de savoir ce qui se passe dans le monde, et nous lui vendons nos journaux à $17 par année, alors que le prix est de $21 par année en ville. Si les nouveaux tarifs entrent en vigueur, tôt ou tard nous devrons demander à l'abonné rural au moins $30 par année, ce qui est prohibitif. Comment vous justifiez-vous auprès de ces gens de leur refuser la possibilité de recevoir un journal

d'information, comme le principe en a toujours été admis depuis la Confédération?

L'hon. M. Kierans: Je ne crois pas que nous allons la leur refuser.

Le sénateur O'Leary (Carleton): Ils n'auront pas les moyens de payer.

L'hon. M. Kierans: Au lieu de $10, l'augmentation pourrait être de $5 par année; les journaux voudront garder ces abonnés à cause des recettes de publicité.

Le sénateur O'Leary (Carleton): Nous ne voulons pas les garder. C'est faux.

L'hon. M. Kierans: C'est là un des principes fondamentaux sur lesquels nous nous sommes appuyés. J'en suis si c'est de cette façon que le public décide de verser des subventions pour couvrir les frais de transport des journaux, en particulier ceux des cinq ou six que le sénateur Desruisseaux a mentionnés, mais je crois que ces subventions ne devraient pas être cachées ou confondues avec les tarifs postaux. Nous voulons être payés pour ce service et les hommes qui font fonctionner le service des postes veulent être payés. Depuis un an, le public se rend compte de l'importance du service postal. Les employés se refusent à continuer de subventionner le ministère des Postes en acceptant les petits salaires qu'ils recevaient. Il y a une question de fierté et de moral en jeu, et il importe que la fierté soit respectée et le moral amélioré. Le public commence à se rendre compte que le service postal est une entreprise de 400 millions de dollars. En supposant que le budget serait équilibré, je serais disposé à appuyer une mesure présentée à la Chambre par le secrétaire d'État, M. Pelletier. Cela pourrait revêtir la forme de subventions au Conseil des Arts ou à Radio-Canada et, à leur tour, certains journaux dont les services sont très coûteux et qui sont publiés dans les régions rurales pourraient présenter des demandes. Le public saurait alors que ces subventions existent, combien elles coûtent et à qui elles vont. A l'heure actuelle, personne ne le sait.

Le sénateur O'Leary (Carleton): Vous êtes un maître de la dialectique parlementaire et vous discutez très bien. On a tout de même répandu l'idée que ces pertes du ministère des Postes sont dues aux journaux. J'ai posé la question à M. Langlois hier soir: par quel critère arrivez-vous à la conclusion que le transport des journaux vous fait perdre autant d'argent? Il est vrai que vous nous avez donné un tableau de chiffres. Qui me dit que ces chiffres sont justes?

Le sénateur Langlois: J'ai répondu à cette question aujourd'hui.

Le sénateur O'Leary (Carleton): Mais ce n'était pas la réponse que j'attendais de vous, monsieur.

Le président: Silence! Le sénateur Prowse a une question à poser.

Le sénateur Prowse: J'ai deux questions. La première ressemble un peu à celle du sénateur O'Leary. Je suis très intrigué par le fait que vous avez décomposé les frais d'exploitation du ministère des Postes par catégories de courrier. Comment vous y êtes-vous pris?

L'hon. M. Kierans: C'est très facile. Nous manutentionnons près de cinq milliards d'articles postaux. Je vous ai fourni les chiffres, mais il s'agit d'une étude de quatre ans, qui faisait suite au rapport de la Commission Glassco, où il était dit que chaque classe de courrier devrait payer le coût du service rendu. Le calcul a été fait par certains de mes fonctionnaires ici au ministère des Postes et aussi par Touché, Ross & Sons, qui n'appartiennent pas au ministère des Postes. Ils ont établi le coût du transport, les frais généraux, le coût de la livraison rurale, puis les ont répartis entre tous les articles postaux.

Je peux dire au sénateur Prowse que le calcul a été fait avec beaucoup de justice dans le cas du courrier de deuxième classe. Sans parler de ce que coûte vraiment le transport des gros magazines et autres publications, les objets de deuxième classe se partagent avec les lettres tous les frais du Ministère sur la base de leur nombre. Autrement dit, une lettre de première classe porte les mêmes frais généraux, les mêmes frais de livraison et certains autres frais que le *Star* de Toronto ou le *Journal* d'Ottawa. En voulant être vraiment méchant, on pourrait dire: «Ce journal pèse près d'une livre, tandis que cette lettre de première classe ne pèse qu'une fraction d'once; par conséquent, le journal devrait payer plus.» Mais ce n'est pas ce que nous avons fait. Ces prix de revient sont justes. Je vous assure que je suis sincèrement convaincu de leur justice.

Le sénateur Prowse: Je ne prétends pas qu'ils soient injustes ou exagérés, mais il m'intéressait de savoir comment la répartition avait été faite. Les journaux urbains sont livrés directement par camion ou par porteur, mais que dire du service dans une petite localité? Je conçois que vous puissiez calculer le nombre d'heures de travail fournies par les fonctionnaires et que vous puissiez établir un prix de livraison rurale entre le point «A» et le point «B», mais comment calculez-vous dans vos frais le temps du maître de poste, qui doit être sur pied pendant 12 heures?

L'hon. M. Kierans: Cela fait partie des frais administratifs généraux. Le nombre d'objets qui passent par un bureau de poste

donné porte sa proportion des frais administratifs généraux.

Le sénateur Prowse: Autrement dit, c'est une évaluation arbitraire des frais, faite par un comptable?

L'hon. M. Kierans: Nous savons que les frais sont là parce que nous payons un nombre «X» de dollars. Il s'agit de répartir ce nombre «X» de dollars entre le nombre d'objets postaux que nous manutentionnons.

Le sénateur Prowse: Je vais m'exprimer autrement. Supposons que tous les journaux ou une certaine classe de courrier cessent d'être expédiés, est-ce que vous réduirez vos frais postaux d'un montant égal au montant donné comme coût de la manutention du courrier de deuxième classe?

L'hon. M. Kierans: Il y a deux façons de vous répondre, monsieur le sénateur. Un des honorables membres de l'opposition a dit que le grand mal du ministère des Postes était de ne pas faire campagne pour vendre ses services. Je suis en mesure de vous dire que si nous n'obtenons qu'un cent pour un article dont la manutention nous coûte 7 cents, nous ferons très bien de ne pas trop déployer d'efforts pour vendre nos services, car nous perdrons de plus en plus d'argent.

Quand à la deuxième partie de la question, elle va plus loin. Vous prétendez que nous perdrions $112,000, et c'est là une perte nette en argent. C'est en appliquant le principe du courrier de première classe, car nous avons un monopole là-dessus et il nous faut le livrer dans tous les foyers du Canada. Par conséquent, ce courrier ne devrait-il pas porter tout le fardeau des frais généraux, des coûts indirects, sous prétexte que tous les autres genres de courrier sont accessoires vu qu'il nous faut aller chez chaque particulier de toute façon? On demande pourquoi nous ne livrerions pas la *Free Press* de Winnipeg et l'*Albertan* de Calgary pendant que nous livrons la facture de la compagnie Bell?

Nous n'acceptons pas ce principe. Ni la Commission Glassco, ni personne d'autre ne l'acceptent. Toutes les classes de courrier font partie des fonctions du ministère des Postes, fonctions qui consistent à livrer ce courrier, et toutes les classes doivent porter une proportion du coût. Nous avons des formes secondaires d'activité. Il y a certaines choses qui ne sont pas essentielles au ministère des Postes, comme la Caisse d'épargne du ministère des Postes, qui pourraient être justifiés s'ils rapportaient autant qu'ils coûtent. On peut en dire autant des mandats de poste, qui sont un service marginal. Mais le courrier ne peut pas être traité ainsi.

Nous aurions pu procéder d'une manière différente. J'aurais pu ne pas toucher au courrier de deuxième classe et porter le courrier de première classe à 7 cents, ce qui aurait produit sensiblement le même bénéfice. Nous aurions pu également modifier le courrier de troisième classe, mais nous n'y avons pas touché. Nous avons décidé d'opérer le redressement avec le courrier de deuxième classe, car c'est sur cette base que le Canada a été bâti: les communications, les chemins de fer d'un littoral à l'autre, la liaison par rail, etc. Tels étaient les deux moyens de liaison. Les journaux portaient la parole imprimée, mais aujourd'hui ils ne sont plus le seul moyen de communication. Les nouvelles sorties de cette séance du Comité ce soir pourront passer à la télévision ou à la radio à 11 heures ce soir et ne pas paraître dans les journaux demain matin; pourtant, 90 p. 100 de la population du Canada connaîtront les résultats de la séance.

Le sénateur Prowse: Nous avons reçu un état financier donnant ces redressements postaux. A la page 12, l'avant-dernière colonne donne les détails pour le courrier de deuxième classe en 1967-1968 et les quotidiens ont un montant de $1,632,333.

Puis il y a le *Reader's Digest* et le magazine *Time*. Le déficit total pour les deux sera de $1,522,097. Autrement dit, le ministère des Postes subventionnera le *Reader's Digest* et le *Time* en réduisant les frais que leur transport entraîne au même chiffre environ à moins de $100,000 près, que le montant de la subvention qu'il va donner aux quotidiens du Canada.

L'hon. M. Kierans: Nous avons délibérément introduit là les chiffres relatifs au *Reader's Digest et* au *Time*, à cause de l'intérêt qu'y portent les députés et les sénateurs. Le *Time* et le *Reader's Digest* paient exactement la proportion de frais que nous essayons de recouvrer de l'ensemble de l'industrie, des magazines, ce qui est conforme aux recommandations de la Commission O'Leary. Ils sont mentionnés individuellement à cause de la définition des publications canadiennes qu'il y a là. Ils ne sont victimes d'aucune distinction injuste dans leur classe.

En réalité, le 31.7 et le 34.3 que les deux magazines paient s'établissent exactement à 33 p. 100, la part payée par les magazines. Je ne puis vous dire de mémoire si *McLean's* paie plus ou moins que 33 p. 100, mais tous ces taux appliqués aux magazines dépendent du format, de la grosseur, de la périodicité, du poids et d'autres facteurs semblables. Il y en a donc qui paient un peu plus et d'autres un peu moins. Ils ne sont pas considérés comme appartenant à la même classe que les journaux. Les problèmes de l'industrie des magazines sont bien différents. La sorte de concurrence à laquelle ils doivent faire face n'est pas la sorte de concurrence que les quotidiens affrontent. On ne peut pas dire qu'à

Ottawa le *Journal* et le *Citizen* ont un monopole. Ils se partagent un marché commun, mais ce marché n'est pas atteint par l'inondation de magazines américains. Mais la population canadienne subventionne l'industrie des magazines dans la proportion de 67 p. 100, et elle va subventionner l'industrie des journaux dans la proportion d'un peu plus que 27 p. 100, et d'environ 87 p. 100, comme on le sait, pour les hebdomadaires. Mais ce sont là des coûts différents et on ne peut pas comparer la concurrence que subissent les quotidiens à celle qu'affronte le *Time* ou le *Reader's Digest*.

Le sénateur Prowse: Où pensez-vous que les journaux vont prendre les recettes additionnelles requises pour affronter cette augmentation de leurs frais d'exploitation?

L'hon. M. Kierans: A l'exception des six ou sept cas mentionnés par le sénateur Desruisseaux—il y en a environ six, trois journaux de langue française en particulier, le *Daily Record* de Sherbrooke et deux ou trois autres journaux de langue anglaise qui seront durement atteints—la majorité peut couvrir l'augmentation avec le prix de l'abonnement, mais peut-être pas entièrement. Prenons la *Free Press* de Winnipeg, par exemple. Ce journal a un tirage total d'environ 115,000, dont 3,000 vont à des lecteurs ruraux, ce qui lui donne du jeu. Au lieu d'augmenter son prix d'abonnement de $20 ou $25, la *Free Press* pourra l'augmenter de $5 ou $8, et une partie de l'augmentation sera subventionnée par le reste, si ce journal juge qu'il vaut la peine de garder ces 3,000 lecteurs. En ce qui concerne les régions rurales, nous avons tout fait pour maintenir la subvention des hebdomadaires, comme vous pouvez le voir, et aussi pour leur restituer la livraison rurale.

Le sénateur Argue: J'ai deux ou trois questions à poser sur des conséquences de ce projet de loi pour les publications agricoles hebdomadaires de l'Ouest canadien, comme le *Free Press Weekly* et le *Western Producer*, mais je peux fort bien limiter mes questions au *Western Producer*, qui appartient aux agriculteurs et est distribué par eux. Je crois que la majorité des exemplaires va dans les boîtes à courrier des hameaux et des villages, où les cultivateurs vont les prendre; il ne se fait pas beaucoup de livraison postale à domicile. Je voudrais savoir quels seront les conséquences pour ces journaux.

L'hon. M. Kierans: J'ai sous la main des chiffres pour le *Western Producer* et je peux vous les donner. Voulez-vous que je commence par *Farm and Country*?

L'hon. sénateur Argue: Je connais seulement le *Western Producer* et le *Free Press Weekly*, qui vont dans la majorité des maisons de ferme.

L'hon. M. Kierans: Je vais vous citer deux exemples. Le *Farm and Country* m'a envoyé ses avocats. Il a un tirage de 118,500, dont 117,159 par la poste. Le transport de cette publication 19 fois par année dans tout l'Ouest canadien nous coûtait $150,000. Cela n'est pas exagéré pour quelque 2,500,000 exemplaires. Savez-vous ce que ces $150,000 nous ont rapporté? Nous avons obtenu $3,489. L'augmentation pour ce journal—il ne sera pas touché par la modification ou bien peu—portera ce montant à $44,984, ce qui veut dire qu'il passera de $3,500 à $45,000, ce qui est une augmentation formidable. Je conviens que c'est encore moins que le tiers de notre coût.

Voici comment ce journal fonctionne. Il affiche un prix d'abonnement de $1.50 mais les avocats m'ont avoué eux-mêmes que 98 à 99 p. 100 des abonnés payaient 25 cents et non pas $1.50. Le résultat net de l'augmentation du tarif postal, si forte soit-elle, se résumera à porter le prix de l'abonnement annuel de 25 cents à 60 cents; nous sommes en train de changer les lois économiques du journalisme hebdomadaire. Est-ce que 19 numéros du *Farm and Country* valent 60 cents ou non? Le *Western Producer* est dans le même cas. Il nous coûte $162,000 sur un total de $168,000. L'abonnement qu'il affiche est de $1.50. Je ne suis pas très sûr des chiffres que j'ai ici quant à la gratuité. Beaucoup d'exemplaires sont vendus en lots aux coopératives, qui ont des prix spéciaux.

Le sénateur Argue: Je ne crois pas que cela se fasse dans les régions agricoles.

L'hon. M. Kierans: Laissons celui-là de côté. Le prix de $1.50 devra monter seulement de 75 cents par année.

Le sénateur Argue: Je veux simplement être certain au sujet du prix de 1½ cent par numéro. Tel sera le total après la pleine période de trois ans? Est-ce que ce projet de loi ajoutera seulement 1½ cent le numéro au prix du *Western Producer*?

L'hon. M. Kierans: Exactement. Je me contente de dire ceci: est-ce que le journal qui vous coûtait $1.50 par année vaut $2.25 par année? Est-ce qu'un journal a droit de dire que ce qu'il vent ne vaut pas $2.25 par année? Ces choses peuvent se traduire par des pourcentages fantastiques. Par exemple, le montant de $3,000 passe à $44,000, ce qui est 1,000 p. 100 de plus. En premier lieu, nous avions grandement tort d'exiger seulement $3,000. Si nous augmentions ce montant de 50 p. 100, ce serait seulement $1,500 de plus, mais mes frais auront monté d'au moins 10 p. 100 de $150,000, ce qui est $15,000. A chaque minute que nous passons ici à parler, à vivre et à respirer, nous savons que nous nous enfonçons plus profondément dans l'ornière. C'est à cela que se résume le problème.

Le sénateur Argue: Cela n'est pas si mauvais que je pensais. J'imagine que les cultivateurs peuvent payer jusqu'à 73 cents par année s'il le faut. Je pense que la coopérative de blé de la Saskatchewan, qui possède le *Western Producer,* peut payer 73 cents s'il le faut. Monsieur le ministre, avez-vous reçu des protestations contre ce projet de loi du *Western Producer,* de la Fédération canadienne de l'agriculture ou de la Coopérative de blé de la Saskatchewan?

L'hon. M. Kierans: Le *Western Producer*? Non, je ne crois pas qu'il ait formulé d'objections. En fait, j'en suis sûr.

Le sénateur Argue: Qu'en est-il de la Fédération canadienne? Il me semble que c'est ce que j'aurais fait à sa place. A-t-on prétendu de vive voix, ou par écrit ou de toute autre façon, que cela exercerait des répercussions néfastes sur les publications agricoles du pays?

L'hon. M. Kierans: Les revendications les plus énergiques à cet égard—et même les représentants de *Farm and Country,* lorsqu'ils se sont présentés, étaient fort désireux d'en discuter—émanaient de la *Free Press Weekly.*

Le sénateur Argue: Si je pose cette question, c'est que le *Western Producer,* dans son numéro du 19 septembre, je crois, a publié un éditorial assez violent contre cette majoration de tarif. Or, si la plainte du journal ne vous a pas été communiquée directement ou n'a pas été formulée par l'un de ses représentants qui sont venus ici ou au moyen d'un appel téléphonique, cela ne m'impressionne guère.

Puis, je voudrais savoir si M. Charles Gibbings, président du Syndicat du blé de la Saskatchewan, ou quelqu'un d'autre au nom du Syndicat, s'est opposé aux mesures qu'on a prises à ce sujet. Cela est extrêmement important, à mon avis. Si les propriétaires et les éditeurs du journal n'ont pas fait d'observations officielles, alors ne perdons pas notre temps.

L'hon. M. Kierans: Je connais Charlie Gibbings, mais je n'ai reçu aucune observation de lui.

Le sénateur Argue: Ni de quelque autre représentant du Syndicat du blé de la Saskatchewan autant que vous puissiez vous le rappeler?

L'hon. M. Kierans: Non, autant qu'il m'en souvienne.

Le sénateur O'Leary (Carleton): On a mentionné la *Free Press Weekly.* A l'autre endroit, de même qu'au Sénat, je crois, on a prétendu que tous ces gens sont très riches. Je sais pertinemment que l'année dernière, la *Free Press Weekly* de Winnipeg n'a réalisé aucun bénéfice. La plupart d'entre vous n'ignorent pas, j'en suis sûr, que le *Family Herald and Weekly Star* un vieux journal fort respecté, a dû abandonner la partie. Qu'adviendra-t-il des autres journaux de ce genre? Des petits hebdomadaires ruraux? Des journaux religieux? Je me préoccupe de ces derniers. Qu'adviendra-t-il d'eux? Ils sont entièrement tributaires de la poste.

Vous avez défendu la majoration. Vous avez dit que les pourcentages ne signifient rien parce que le tarif actuel est très bas et je crois que cela est vrai. Vous prétendez qu'il est de bonne pratique commerciale de faire en sorte que le ministère des Postes réalise un bénéfice plus ou moins considérable afin de combler le déficit. Prétendez-vous qu'il importe davantage pour la vie nationale de permettre au ministère des Postes de réaliser un bénéfice que d'assurer la survie de ces journaux qui seront peut-être ruinés par cette loi?

L'hon. M. Kierans: En réponse à la première partie de votre question, je cite:

> En général, les journaux agricoles doivent affronter des problèmes d'une importance plus fondamentale que ceux que pose la concurrence étrangère sous ses diverses formes. Leur raison d'être même est menacée par l'exode des populations rurales vers les villes et l'urbanisation de la population rurale qui reste, à cause surtout des répercussions de la télévision, de la radio et des autres moyens de communication. Les goûts, les habitudes et les aspirations des familles rurales concordent de plus en plus avec ceux des familles urbaines, et les moyens de communication deviennent communs aux deux. Au surplus, étant donné la facilité sans cesse croissante des déplacements, les habitudes des familles rurales en ce qui concerne les emplettes se modifient progressivement. Elles gravitent de plus en plus autour de la ville, même pour l'achat hebdomadaire des provisions de bouche.

Ce sont là les paroles du sénateur O'Leary (Carleton) et qui sont consignées au rapport de la Commission O'Leary. Ce que je tiens à vous dire, monsieur le sénateur, c'est que je partage sans réserve votre opinion d'après laquelle les problèmes qui se posent à la presse rurale sont d'importance beaucoup plus fondamentale que les subventions du ministère des Postes. Je conviens qu'il y a des mesures à prendre à cet égard, mais il faut tenir compte de la télévision, qui a modifié les habitudes des gens, de la radio, qui a imprimé à leurs intérêts une nouvelle orientation, ainsi que de l'urbanisation, qui s'accroît sans cesse.

Je déplore que le *Family Herald* ait abandonné les affaires mais je suis fort aise que

cela se soit produit deux ou trois mois avant l'entrée en vigueur de la mesure à l'étude, car tous les journaux qui abandonneront les affaires dorénavant vont me blâmer. Quoi qu'il en soit, une cinquantaine d'entre eux par année ont abandonné la partie.

Le sénateur O'Leary (Carleton): Bien sûr, un homme intelligent comme vous n'établira pas une comparaison entre ce qu'on appelle le journalisme électronique et le véritable journalisme. Autant vaudrait parler de la poésie électronique. Il n'y a rien de tel que le journalisme électronique et, pourtant, votre gouvernement verse 140 millions de dollars par année en subventions. Qu'en dites-vous? Qu'il me soit permis de vous poser une seule autre question. Vous avez parlé tantôt de la revue *Time*. Je ne vous jette pas la pierre, car ce problème vous a été légué, mais, en rédigeant cette mesure législative, avez-vous considéré *Time* comme une revue canadienne?

L'hon. M. Kierans: Elle n'est pas ainsi définie. Mais permettez-moi de dire qu'à mon avis, imposer une disparité de traitement à la revue *Time* et au *Reader's Digest* n'apportera aucune solution au problème qui se pose aux éditeurs de périodiques.

Le sénateur O'Leary (Carleton): Je ne partage pas entièrement votre avis. Comme vous le savez, j'ai présenté le rapport d'une commission royale. J'ignore où il se trouve maintenant, mais on a déjà dit que si Moïse avait été membre d'une commission royale, les Israélites seraient encore en Égypte. Par conséquent, j'en prends mon parti. J'imagine que mon rapport a été relégué aux oubliettes.

Lorsque vous dites que *Time* est une revue canadienne, vous contredisez M. Henry Luce qui, dans cet édifice même a déclaré sous serment que la revue *Time* n'était pas une publication canadienne. J'ose croire que vous avez discuté cette question avec vos collègues, monsieur le Ministre.

L'hon. M. Kierans: C'est ainsi qu'on la définit maintenant. On l'a mise dans une autre classe. En réponse à votre question au sujet de Radio-Canada, l'argument est une arme à deux tranchants, mais je n'en admets le bien-fondé ni dans un sens ni dans l'autre. Parce que Radio-Canada accuse un déficit, ce n'est pas une raison pour laquelle le ministère des Postes devrait faire de même.

Le sénateur O'Leary (Carleton): J'ai lu votre article l'autre jour; j'ai cru qu'il était très logique et convaincant, mais il ne répond pas à ma question.

L'hon. M. Kierans: Ce que je veux faire ressortir, c'est que je suis disposé à ce qu'on accorde une aide financière semblable à l'industrie de l'édition, si les deux Chambres jugent que ce serait sage et souhaitable et dans l'intérêt des Canadiens. Je ne partage pas l'opinion d'après laquelle cette aide devrait revêtir la forme d'une réduction du tarif postal. Que les deux Chambres, le Sénat et la Chambre des communes, s'entendent sur la création d'un conseil qui versera des subventions à certains secteurs de l'industrie de l'édition.

A mon avis la plupart des gens en seraient, car ils sauraient à quoi s'en tenir, étant donné que les deux Chambres devraient approuver de telles subventions tous les ans.

Le sénateur Desruisseaux: Malgré les divergences d'opinions entre les partis, monsieur le Ministre?

L'hon. M. Kierans: Eh bien si quelqu'un veut en faire la proposition, je ne m'y opposerai pas.

Le sénateur O'Leary (Carleton): Je serais le premier à combattre l'octroi de subventions aux journaux. Je n'y crois pas. Mais je m'élève contre ces déclarations où l'on prétend que, d'une façon ou d'ne autre, on verse 300 millions de dollars à «tous les éditeurs», car, en toute justice, vous auriez dû établir une distinction. C'est pourquoi j'ai posé la question suivante hier soir: «Avez-vous établi une distinction entre le transport des journaux et le transport des autres publications qui tombent dans la catégorie du courrier de deuxième classe?» Et, à mon avis, vous n'avez rien fait de tel.

L'hon. M. Kierans: Très bien, monsieur le sénateur; je vais appeler votre attention sur un fait qu'on n'a jamais signalé jusqu'ici et je crois que vous allez comprendre où je veux en venir. L'un des problèmes fondamentaux en ce qui concerne le courrier de deuxième classe, c'est que bon nombre de gens s'affublent du titre d'éditeur tandis qu'ils n'en sont pas. On les désigne «éditeurs» simplement parce qu'ils ont été mis dans cette classe.

Le sénateur O'Leary (Carleton): Vous voulez dire dans cette catégorie?

L'hon. M. Kierans: Oui; par exemple, ceux qui publient le bulletin CIL, le «Bulletin mensuel de la Banque royale» et ainsi de suite. Maintenant, comme vous le constaterez, selon la nouvelle définition, sur les 5,000 éditeurs qui figurent maintenant sur la liste—et à mon avis voilà un changement qui revêt une bien plus grande importance que le changement d'ordre financier—plus de 2,500 d'entre eux seront rayés de la liste. Ils figureront sur la liste de la troisième classe comme il se doit. Cette mesure va modifier du tout au tout la nature du déficit et nous pourrons le répartir beaucoup plus nettement entre les hebdomadaires et les quotidiens; les quotidiens ne s'en trouveront pas plus mal. Quant aux périodiques, ce sera une autre paire de manches.

Le sénateur Sparrow: Monsieur le Ministre, au cours des discussions qui ont eu lieu dans les deux Chambres, on a fait mention des quotidiens et des hebdomadaires. A mon avis, les journaux qui paraissent deux ou trois fois par semaine dans les centres de population comptant plus de 10,000 âmes seront en butte à un grave problème. Dans la pratique, on les considère comme des hebdomadaires. Voici ma question: voulez-vous nous expliquer quel sera l'effet exercé sur ces journaux par cette majoration de tarif et si les répercussions en seront aussi graves qu'elles le semblent? Selon les observations et les revendications qui vous ont été communiquées, et selon les études que vous avez faites vous-même, pouvez-vous nous fournir l'assurance qu'aucun quotidien, hebdomadaire ou journal publiés deux ou trois fois par semaine ne fera faillite par suite de ces majorations?

L'hon. M. Kierans: Il est assez difficile de répondre à la dernière partie de votre question, monsieur le sénateur, car tous les jours il y a des journaux qui font faillite pour une multitude de raisons. Ils peuvent faire faillite à cause d'une mauvaise gestion ou pour toutes sortes d'autres raisons. Il y a de nos jours des journaux peu rentables qui feront faillite d'ici un an, quel que soit l'effet du tarif postal. Or, cette majoration va-t-elle hâter leur déconfiture? Je dois avouer qu'elle va envenimer la situation, mais voici ma réponse qui tient compte de tous les aspects de la question: en ma qualité de ministre des Postes, je dois affronter certains problèmes et certaines difficultés, c'est-à-dire un déficit de 99 millions et demi cette année et qui atteindra 130 millions l'an prochain. J'ai décidé de relever le défi et d'en répartir le fardeau entre 5,000 personnes. Le chiffre est encore plus élevé parce qu'il comprend aussi la troisième classe. Je leur dis donc: «Voici, il vous faudra résoudre vos propres problèmes en vous adaptant à ces nouvelles augmentations.» Si la publication *Farm and Country* doit trouver une somme supplémentaire de $41,000, alors c'est là un problème qu'elle doit tenter de résoudre, mais pour ma part c'est 99 millions et demi de dollars qu'il me faut trouver. Par conséquent, un bon nombre de ces journaux devront veiller de plus près à leurs affaires et surveiller de plus près les détails de leur exploitation et ainsi de suite.

J'aimerais ajouter que j'ai une vive admiration pour certains journalistes. En fait je les admire tous. Je veux vous signaler ceci, cependant: il y a bien des moyens d'expédier les journaux à travers le pays. Le sénateur Desruisseaux a mentionné certaines entreprises qui, par tradition, expédient une grande partie de leurs journaux par la poste. Il y en a environ six ou huit. Il en a désigné au moins cinq ou six sur les huit, et ce sont ces journaux qui devront faire les rajustements nécessaires. En revanche, il y a un autre journal, *Dimanche-Matin.*

[*Texte*]

Pour moi, le directeur de *Dimanche-Matin,* c'est un génie:—une distribution de plus de 300,000 par semaine à travers la province de Québec, sans un seul timbre-poste. Cest un surhomme.

[*Traduction*]

Le sénateur Desruisseaux: Un hebdomadaire dominical éprouve moins de difficultés.

L'hon. M. Kierans: Quoi qu'il en soit, monsieur le sénateur, il ferme ses portes à 11 heures le samedi soir, lorsque les parties de hockey ont pris fin et, pourtant, le journal atteint toutes les parties de la province le dimanche matin. En fait, j'étais de passage à Sept-Îles, Chicoutimi et dans d'autres endroits de la province le dimanche matin alors que ce journal se trouvait dans tous les kiosques. Et le journal n'avait eu recours à aucun facteur ni n'avait utilisé un seul timbre-poste.

Voilà les problèmes que les éditeurs devront affronter.

Maintenant, monsieur le sénateur Sparrow, quelle était la seconde partie de votre question?

Le sénateur Sparrow: Elle avait trait aux journaux qui paraissent deux ou trois fois par semaine.

L'hon. M. Kierans: Ah bon! Selon la définition, si un journal paraît plus d'une fois par semaine, il devient un quotidien. Il y avait autrefois 10 classes, ce qui était un nombre trop élevé, mais aux fins administratives ce nombre a maintenant été réduit à trois. S'il y avait une classe pour les journaux publiés deux fois par semaine, nous constaterions bientôt que ces journaux seraient publiés trois fois par semaine, alors il n'y aurait plus de fin. Par conséquent, tout journal qui paraît plus d'une fois par semaine devient un quotidien. Mais on ne saurait prétendre que ces journaux perdent leurs privilèges de zonage, car ces privilèges ne leur ont jamais été accordés.

En général, nous avons reçu très peu de plaintes des hebdomadaires. Certains des journaux qui paraissent deux ou trois fois par semaine subiront une assez forte majoration, tout comme les quotidiens.

Le sénateur O'Leary (Carleton): Monsieur le président, j'espère que nous pourrons maintenir ce débat au moins au niveau d'une discussion entre élèves de la quatrième année. On a prétendu que si cette mesure n'accule pas les journaux à la faillite, alors elle pour-

rait se motiver. Quel argument absurde à invoquer devant un comité comme le nôtre!

L'hon. M. Kierans: Ce n'est pas moi qui ai invoqué cet argument le premier.

Le sénateur O'Leary (Carleton): Non, et je crois que votre réponse était motivée.

Le sénateur Davey: Il me répugne de participer à ce qui semble essentiellement une guerre civile mettant aux prises les Irlandais. Peut-être ferions-nous mieux de nous installer confortablement et de jouir du spectacle. Je ne me rallie pas à tous les arguments du sénateur, mais j'incline à partager son point de vue en ce qui concerne la revue *Time* et le *Reader's Digest*. J'aimerais à revenir sur cet aspect pour quelques instants. La revue *Time* et le *Reader's Digest*, aux fins de la présente mesure législative, sont mis exactement sur le même pied que les revues canadiennes.

L'hon. M. Kierans: Selon la définition, ces périodiques ne tombent pas dans la classe des revues canadiennes. On estime qu'il s'agit de magazines.

Le sénateur Davey: Sauf erreur, vous avez dit tantôt que vous vous opposez à tout traitement discriminatoire de ces périodiques. Je ne veux pas mésinterpréter vos paroles. Je me borne à poser la question. A-t-on songé à cet aspect de la question?

L'hon. M. Kierans: Bien sûr; je crois que plusieurs événements se sont produits ces deux ou trois dernières années. Si vous examinez les faits, vous constaterez que la revue *Reader's Digest* emploie beaucoup de Canadiens, qu'elle publie et imprime sa revue au Canada, que son commerce de disques a pris un grand essor et qu'elle en exporte vers bien des pays du monde. Elle a même vendu une partie de ses actions au public. Mais pour ce qui est de lui imposer un traitement discriminatoire, je n'éprouve pas le même sentiment au sujet de la discrimination en matière de tarif qu'en ce qui a trait au tarif douanier en particulier. La protection tarifaire accordée à l'homme d'affaires canadien n'accroît pas l'efficacité de son entreprise. Il a moins de défis à relever. Il est peut-être plus à l'aise et il peut jouer plus souvent au golf, mais prétendre que cela vaut mieux pour lui...

Le sénateur Davey: En ce qui concerne l'industrie de l'édition—et je crois qu'il s'agit bien d'une industrie—elle est unique en son genre, bien sûr, pour ce qui est des recettes tirées de la publicité et, à mon avis, il ne devrait pas y avoir de discriminaton de ce genre. Tout dernièrement, j'ai lu et relu le rapport du sénateur O'Leary (Carleton) et je dois avouer qu'il s'agit d'un excellent rapport, mais je me demande si la mesure à l'étude n'aurait pas dû aller plus loin en ce qui concerne ces magazines en particulier. Vous avez dit que vous aviez songé en formulant vos plans, et je ne veux sûrement pas m'élever contre la décision finale, mais je ne crois pas que vous ayez répondu à ma question.

L'hon. M. Kierans: Peut-être pourrais-je y répondre d'une façon plus complète en disant ceci: à mon avis, le problème qui se pose aux périodiques n'est pas tant le traitement dont ils sont l'objet, comparativement à la façon dont sont traités *Time* et *Reader's Digest*, que celui qui consiste à obtenir un pourcentage du dollar consacré à la publicité faite par le truchement de la télévision, de la radio et des journaux. Sauf erreur, bien que leur situation ne se soit pas grandement améliorée, j'estime qu'ils ont fait des progrès en tant que périodiques. En d'autres termes, je crois qu'ils obtenaient moins de 2 p. 100 du dollar consacré à la publicité.

Le sénateur O'Leary (Carleton): Je me souviens de l'époque où *Reader's Digest* obtenait 40 p. 100 de la publicité parue dans tous les périodiques; maintenant ce chiffre est de 60 p. 100.

L'hon. M. Kierans: Ces taux vont aider l'industrie des périodiques en tant que telle, grâce aux mesures que nous avons prises concernant les objets de troisième classe qui ne tombent pas sous le coup du texte législatif à l'étude. Grâce à ces mesures, le transport des matières postales de troisième classe n'accusera plus de déficit. Nous accusons actuellement une perte de un million et demi de dollars à cet égard, mais les économies que nous allons réaliser l'an prochain vont combler le déficit. Ce qui s'est produit—et vous même en tant que publicitaire vous vous en rendez compte—c'est que lorsque vous majorez le tarif des objets de la troisième classe expédiés directement par la poste, les points de pourcentage sont beaucoup plus élevés que ceux que représente la majoration du tarif à l'égard de *McLean's* ou de certaines autres revues semblables. Par conséquent, beaucoup de gens qui font de la publicité vont revenir sur leur opinion d'après laquelle les journaux et les revues sont dans une posture plus avantageuse parce qu'ils touchent de si généreuses subventions et que c'était un bon moyen d'atteindre le public. Or, ils vont se demander si cet état de choses n'a pas été modifié, car les répercussions exercées sur cette classe seront en réalité plus importantes, bien que les pourcentages ne soient pas aussi considérables que ceux qui ont trait aux quotidiens. A mon avis, l'industrie elle-même fera de meilleures affaires.

Le sénateur Davey: En réalité, j'appuie la résolution en ce qui concerne la question des frais et, en toute déférence envers le sénateur Desruisseaux et le sénateur O'Leary, je dois dire qu'à mon avis ils passent sous silence la

question des recettes publicitaires. Le sénateur Desruisseaux a abordé l'ensemble de la question dans la mesure où les journaux vont se faire rembourser les frais supplémentaires par le public et non pas par les annonceurs. Il peut en être ainsi en ce qui concerne certains de ces chiffres, mais il se peut que les annonceurs en fassent les frais.

L'hon. M. Kierans: C'est juste.

Le sénateur Davey: Quoi qu'il en soit, je crois que les deux périodiques en question, grâce à leur situation particulière, dominent l'industrie des magazines qu'ils finiront par détruire.

Le sénateur Langlois: Afin de rétablir les faits, j'aimerais poser la question suivante au Ministre. J'en connais la réponse parce que j'ai étudié la mesure législative. On s'est demandé quel sera le sort des publications religieuses ou confessionnelles à la suite de la nouvelle définition d'un journal que comporte le projet de loi. Le Ministre nous dirait-il ce qui se produira dorénavant en ce qui concerne les publications politiques comme *L'Action libérale*?

L'hon. M. Kierans: Ces publications tombent dans la troisième classe, de même que la circulaire de la Banque royale et les journaux religieux. Le périodique *United Church Observer* fait encore partie de cette catégorie; il s'agit d'un journal d'intérêt général; mais le bulletin paroissial de l'Église unie n'y figure pas. Il en est de même du *Catholic Register* qui tombe dans cette catégorie, contrairement au bulletin de Saint-Thomas d'Aquin.

Le sénateur Davey: *L'Action libérale* tombe dans la troisième classe?

L'hon. M. Kierans: Elle va acquitter le tarif de la troisième classe et aucun des vis-à-vis n'a posé cette question.

Le sénateur Pearson: Monsieur le Ministre, pouvez-vous nous dire si vos dossiers indique la différence des frais entre les nouvelles méthodes de transport—l'avion et le camion—et l'ancien service par chemin de fer? En coûte-t-il plus cher?

M. Pageau, directeur des tarifs et de la classification, ministère des postes: Nous avons épargné de l'argent depuis que le service par chemin de fer a été réduit. L'ancienne méthode était très coûteuse parce que les trains partaient à des heures qui ne convenaient guère. Nous avons réalisé d'importantes économies. En ce qui concerne le transport par avion, vu que le volume de courrier de la première classe s'est sensiblement accru le tarif d'Air Canada a été fortement réduit, de $1.50 à 50c. par tonne-mille.

Le président: Je suis à votre disposition quant à la façon dont nous allons étudier le projet de loi. Nous avons eu une bonne discussion; on a posé des questions qui allaient au fond des choses et les réponses ont été à l'avenant. Le bill est assez long, il compte seize pages. Si l'on a d'autres questions à poser, bien entendu nous poursuivons notre examen.

Une voix: Je propose que rapport soit fait du projet de loi.

Le président: C'est ce que j'allais demander. Voulez-vous étudier le projet de loi article par article?

Des voix: Non.

Le sénateur Kinley: J'ai écouté la discussion à la Chambre cet après-midi. Nous considérons tous le sénateur O'Leary (Carleton) comme un fervent champion des entreprises de publication de journaux, car il a blanchi sous le harnais dans le journalisme. J'ai été quelque peu déçu de l'entendre dire que certains journaux—le *Globe and Mail*, le *Journal* d'Ottawa et le *Citizen* d'Ottawa—ainsi que d'autres publications étaient en dette. A mon avis, il aurait dû parler de la publicité. Je me suis occupé de journalisme pendant quelques années; j'avais un petit journal. Nous n'avons jamais réalisé de bénéfices sur les abonnements; nous avons sollicité des abonnés et nous en avons obtenu, mais les frais dépassaient les recettes provenant des abonnements. Toutefois, nous réalisions des bénéfices sur la publicité. De nos jours, tout le monde annonce: les banques, les sociétés de fiducie, les fabricants d'alcool, même le gouvernement. Y a-t-il beaucoup d'éditeurs de journaux qui viendraient soutenir qu'ils éprouvent des embarras financiers?

Le sénateur Langlois: Même le ministère des Postes fait de la réclame.

Le sénateur Kinley: En effet, tout le monde fait de la réclame. Le journal est un véhicule qui publie les annonces dont il tire un revenu. Je n'ai pas eu une longue expérience dans les entreprises de publication de journaux. Je possédais un journal voué à la politique. Il me fallait acquitter une bonne partie des dépenses lorsque je briguais les suffrages aux élections et j'étais si occupé que j'ai décidé de vendre mon journal à un jeune homme qui en a fait un grand succès. Je sais ce qu'il l'a payé et je sais aussi le prix qu'il en demande maintenant; par conséquent, il doit réaliser des bénéfices d'une façon ou d'une autre, car il en demande un prix très élevé.

Le président: Honorables sénateurs, le sénateur Burchill propose que rapport soit fait du bill sans amendement. Est-ce convenu?

Des voix: D'accord.

L'hon. M. Kierans: Merci beaucoup, honorables sénateurs; j'ai subi le baptême de feu ici, mais cela m'a plu.

Le Comité s'ajourne.

Première session de la vingt-huitième législature

1968

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable GUNNAR S. THORVALDSON

N° 4

Seule et unique séance sur le Bill C-124,

intitulé:

«Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada, depuis le 1er janvier 1958 jusqu'au 31 mars 1962, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettront la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada et Air Canada».

SÉANCE DU JEUDI, 28 NOVEMBRE 1968

TÉMOINS:

M. R. T. Vaughan, vice-président du National-Canadien et secrétaire d'Air Canada. M. J. M. Duncan, avocat général adjoint du National-Canadien. M. H. Duncan Laing, vice-président adjoint (Finances) d'Air Canada. M. D. P. Atkinson, chef du contrôle du budget et des coûts d'Air Canada. M. W. G. Clemely, coordonnateur des budgets d'établissement du National-Canadien.

RAPPORT DU COMITÉ

IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1968
2122—1

question des tarifs publicitaires. Le sénateur L'Espérance a résumé l'ensemble de la question dans la mesure où les journaux vont se faire rembourser les frais supplémentaires par le public et non pas par les annonceurs. Il peut en être ainsi en ce qui concerne certains de ces chiffres, mais il se peut que les annonceurs en fassent les frais.

L'hon. M. Kierans: C'est juste.

Le sénateur Davey: Quoi qu'il en soit, je crois que les deux périodiques en question, grâce à leur situation particulière, dominent l'industrie des magazines qu'ils finiront par détruire.

Le sénateur Langlois: Afin de rétablir les faits, j'aimerais poser la question suivante au Ministre. J'en connais la réponse parce que j'ai étudié la mesure législative. On s'est demandé quel sera le sort des publications religieuses ou confessionnelles à la suite de la nouvelle définition d'un journal que contient le projet de loi. Le ministre nous dirait-il ce qui se produira dorénavant en ce qui concerne les publications qui, jusqu'à présent, comme *L'Action libérale*?

L'hon. M. Kierans: Ces publications tombent dans la troisième classe, de même que le circulaire de la Banque royale et les journaux religieux. Le périodique *United Church Observer* fait encore partie de cette catégorie. Il s'agit d'un journal d'intérêt général, mais le bulletin paroissial de l'Église unie n'y figure pas. Il en est de même du Catholic Register qui tombe dans cette catégorie, contrairement au bulletin de Saint-Thomas d'Aquin.

Le sénateur Davey: *L'Action libérale* tombe dans la troisième classe?

L'hon. M. Kierans: Elle va acquitter le tarif de la troisième classe et aucun des [illegible] n'a posé cette question.

Le sénateur Pearson: Monsieur le Ministre, pouvez-vous nous dire si vos dossiers indique la différence des frais entre les nouvelles méthodes de transport—l'avion et le camion—et l'ancien service par chemin de fer? En coûte-t-il plus cher?

M. Ingram, directeur des tarifs et de la classification, ministère des postes: Nous avons épargné de l'argent depuis que le service permanent de fer a été réduit. L'ancienne méthode était très coûteuse parce que les trains partaient à des heures qui ne convenaient guère. Nous avons réalisé d'importantes économies. En ce qui concerne le transport par avion, vu que le volume de courrier de la première classe s'est sensiblement accru, le tarif d'Air Canada a été fortement réduit, de $1.56 à 50c. par livre-mille.

Le président: Je suis à votre disposition quant à la façon dont nous allons étudier le projet de loi. Nous avons eu une bonne discussion: on a posé des questions qui allaient au fond des choses et les réponses ont été à l'avenant. Le bill est assez long, il compte seize pages. Si l'on a d'autres questions à poser, bien entendu nous poursuivrons notre examen.

Une voix: Je propose que rapport soit fait du projet de loi.

Le président: C'est ce que j'allais demander. Voulez-vous étudier le projet de loi article par article?

Des voix: Non.

Le sénateur Kinley: J'ai écouté la discussion à la Chambre cet après-midi. Nous considérons tous le sénateur O'Leary (Carleton) comme un fervent champion des entreprises de publication de journaux, car il a blanchi sous le harnais dans le journalisme. J'ai été quelque peu déçu de l'entendre dire que certains journaux—le *Globe and Mail*, le *Journal d'Ottawa* et le *Citizen d'Ottawa*—avaient que d'autres publications étaient en dette. A mon avis, il aurait dû parler de la publicité. Je me suis occupé de journalisme pendant quelques années; j'avais un petit journal. Nous n'avons jamais réalisé de bénéfices sur les abonnements; nous avons sollicité des annonces et nous en avons [illegible] les frais dépassaient les revenus provenant des abonnements. [illegible] nos réalisations des bénéfices sur la publicité. De nos jours, tout le monde annonce: les banques, les sociétés de fiducie, les [illegible] d'alcool, même le gouvernement. Y a-t-il beaucoup d'éditeurs de journaux qui viendraient soutenir qu'ils éprouvent des embarras financiers?

Le sénateur Langlois: Même le ministère des Postes fait de la réclame.

Le sénateur Kinley: En effet, tout le monde fait de la réclame. Le journal est un véhicule qui publie les annonces dont il tire un revenu. Je n'ai pas eu une longue expérience dans les entreprises de publication de journaux. Je possédais un journal voué à la politique. Il me fallait acquitter une bonne partie des dépenses lorsque je briguais les suffrages aux élections et j'étais si occupé que j'ai décidé de vendre mon journal à un jeune homme qui en a fait un grand succès. Je sais ce qu'il l'a payé et je sais aussi le prix qu'il en demande maintenant; par conséquent, il doit réaliser des bénéfices d'une façon ou d'une autre, car il en demande un prix très élevé.

Le président: Honorables sénateurs, le sénateur Burchill propose que rapport soit fait du bill sans amendement. Est-ce convenu?

Des voix: D'accord.

L'hon. M. Kierans: Merci beaucoup, honorables sénateurs, j'ai subi le baptême de feu ici, mais cela m'a plu.

Le Comité s'ajourne.

Première session de la vingt-huitième législature

1968

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable GUNNAR S. THORVALDSON

N° 4

Seule et unique séance sur le Bill C-124,

intitulé:

«Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada, depuis le 1er janvier 1968 jusqu'au 30 juin 1969, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettront la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada et Air Canada».

SÉANCE DU JEUDI 28 NOVEMBRE 1968

TÉMOINS:

M. R. T. Vaughan, vice-président du National-Canadien et secrétaire d'Air Canada. M. J. M. Duncan, avocat général adjoint du National-Canadien. M. H. Duncan Laing, vice-président adjoint (Finances) d'Air Canada. M. D. F. Atkinson, chef du contrôle du budget et des coûts d'Air Canada. M. W. G. Cleevely, coordonnateur des budgets d'établissement du National-Canadien.

RAPPORT DU COMITÉ

IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1969

29220—1

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Gunnar S. Thorvaldson

Les honorables sénateurs

Aird	Gouin	McGrand
Aseltine	Haig	Méthot
Beaubien (*Provencher*)	Hayden	Molson
Bourget	Hays	Paterson
Burchill	Hollett	Pearson
Connolly (*Ottawa-Ouest*)	Isnor	Phillips (*Prince*)
Connolly (*Halifax-Nord*)	Kickham	Quart
Croll	Kinley	Rattenbury
Davey	Kinnear	Roebuck
Desruisseaux	Lang	Smith (*Queens-Shelburne*)
Dessureault	Lefrançois	Sparrow
Farris	Leonard	Thorvaldson
Fournier (*Madawaska-Restigouche*)	Macdonald (*Cap-Breton*)	Welch
Gélinas	McDonald	Willis—(43)
	McElman	

Membres d'office: Flynn et Martin.

(Quorum 9)

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat, le mercredi 20 novembre 1968:

Suivant l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Denis, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Bourget, C.P., que le Bill C-124, intitulé: «Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada, depuis le 1er janvier 1968 jusqu'au 30 juin 1969, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettront la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada et Air Canada», soit lu pour la deuxième fois.

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

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Denis propose, appuyé par l'honorable sénateur Bourget, C.P., que le bill soit déféré au Comité permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le président,

ROBERT FORTIER.

PROCÈS-VERBAL

Le JEUDI 28 novembre 1968

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et communications se réunit ce matin à 9 heures et demie.

Présents: Les honorables sénateurs Thorvaldson (*président*), Burchill, Desruisseaux, Flynn, Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Gouin, Haig, Hays, Hollett, Kinley, Lefrançois, Leonard, Macdonald (*Cap-Breton*), McDonald, McElman, McGrand, Méthot, Molson, Pearson, Rattenbury, Smith (*Queens-Shelburne*), Sparrow et Welch—(23).

Aussi présent:

M. E. Russell Hopkins, secrétaire légiste et conseiller parlementaire.

Le bill C-124, intitulé «Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada, depuis le 1er janvier 1968 jusqu'au 30 juin 1969, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettront la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada et Air Canada», est lu et étudié article par article.

Sur une motion dûment présentée,

Il est décidé—Que l'on recommande l'impression de 800 exemplaires en anglais et 300 en français du procès-verbal.

Les témoins suivants sont entendus:

M. R. T. Vaughan, vice-président du National-Canadien et secrétaire d'Air Canada.

M. J. M. Duncan, avocat général adjoint du National-Canadien.

M. H. Duncan Laing, vice-président adjoint (Finances) d'Air Canada.

M. D. F. Atkinson, chef du contrôle du budget et des coûts d'Air Canada.

M. W. G. Cleevely, coordonnateur des budgets d'établissement du National-Canadien.

Il est ordonné que soient imprimées en appendice au procès-verbal les réponses que doit fournir Air Canada aux questions posées par l'honorable sénateur Hays.

Sur la motion de l'honorable sénateur Leonard,

Il est décidé—Que rapport soit fait du bill sans amendement.

A 11 h. 15 du matin, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le secrétaire du Comité,

John A. Hinds.

RAPPORT DU COMITÉ

Le JEUDI 28 novembre 1968

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le Bill C-124, intitulé: «Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada, depuis le 1er janvier 1968 jusqu'au 30 juin 1969, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettront la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada et Air Canada», a, pour obtempérer à l'ordre de renvoi du 20 novembre 1968, étudié ledit bill et il en fait maintenant rapport sans amendement.

Le président,

GUNNAR S. THORVALDSON.

LE SÉNAT

LE COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 28 novembre 1968

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le bill n° C-124 autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada, depuis le 1er janvier 1968 jusqu'au 30 juin 1969, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettront la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada et Air Canada, se réunit ce matin à 9 heures et demie sous la présidence du sénateur Gunnar S. Thorvaldson, afin d'étudier ledit projet de loi.

Le président: Honorables sénateurs, nous sommes saisis du genre de projet de loi qui nous est présenté tous les ans depuis longtemps, c'est-à-dire le bill n° C-124 autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année courante.

[*Texte*]

Le comité décide qu'un compte rendu sténographique soit fait de ses délibérations, et recommande que soient imprimés 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français.

[*Traduction*]

Le président: Honorables sénateurs, nous avons parmi nous ce matin à peu près le même groupe de Montréalais que nous avons accueilli l'an dernier. Je me souviens que, l'an dernier, la réunion était présidée par le sénateur Leonard; nous sommes heureux qu'il soit des nôtres ce matin.

A ma droite, voici M. R. T. Vaughan, vice-président et secrétaire des Chemins de fer Nationaux du Canada, et secrétaire d'Air Canada; M. J. M. Duncan, avocat général adjoint du National-Canadien; M. W. G. Cleevely, coordonnateur des budgets d'établissement du National-Canadien; M. H. Duncan Laing, vice-président adjoint (Finances) d'Air Canada et M. D. F. Atkinson, chef du contrôle du budget et des coûts d'Air Canada. Nous avons aussi parmi nous un homme que nous voyons souvent et que nous sommes heureux de saluer, M. Walter Smith, représentant exécutif du National-Canadien.

Je vais prier M. Vaughan de formuler une déclaration, puis les autres messieurs prendront la parole.

M. R. T. Vaughan (vice-président et secrétaire des Chemins de fer Nationaux du Canada et secrétaire d'Air Canada): Merci, monsieur le président et bonjour messieurs les sénateurs. Puis-je répéter que c'est un vif plaisir pour moi et pour les autres dirigeants des deux sociétés de comparaître devant vous et de chercher à vous fournir des explications qui vous aideront dans vos délibérations sur cette importante mesure législative que constitue le bill n° C-124.

Il s'agit d'une mesure d'ordre technique qui vise surtout les dispositions financières requises par les deux sociétés nationales.

Avec votre autorisation, monsieur le président et messieurs les sénateurs, je me propose, si cela vous agrée, que nous procédions comme nous l'avons fait par le passé et que M. Duncan, notre avocat, vous fournisse une brève explication du projet de loi, puis nous répondrons à toutes les questions que vous voudrez bien poser.

Le président: Merci, monsieur Vaughan. M. Duncan voudrait-il adresser la parole au Comité?

M. J. M. Duncan, avocat général adjoint des Chemins de fer Nationaux du Canada: Merci, monsieur le président. Le bill n° C-124, loi de 1968 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie), est la mesure courante d'une série de lois annuelles destinées à suppléer aux besoins financiers au chapitre des immobilisations et à d'autres rubriques des Chemins de fer Nationaux du Canada. La forme et le fond ne varient que très peu d'une année à l'autre.

Pour commenter d'une façon générale le projet de loi que M. Vaughan a, à juste titre, décrit comme étant une mesure législative très technique, qu'il me soit permis de dire que son premier but est de conférer au

National-Canadien le droit statutaire d'engager des dépenses d'établissement et de souscrire d'autres engagements au cours de 1968 et pendant le premier semestre de 1969; deuxièmement, de trouver l'argent nécessaire pour effectuer ces dépenses; troisièmement, d'autoriser Air Canada à emprunter de l'argent du gouvernement ou d'obtenir des prêts garantis par le gouvernement; et, quatrièmement, de fournir les fonds nécessaires pour combler les manques à gagner saisonniers ou annuels, du National-Canadien ou d'Air Canada.

Vu la nature technique du projet de loi et bien que le Comité ait étudié des bills semblables par le passé, j'imagine que vous voulez que je traite des divers articles qu'il renferme, dans l'ordre où ils se présentent. Si tel est le bon plaisir du Comité, je vais fournir ces explications sur-le-champ.

L'article 1er prévoit le titre abrégé du bill.

L'article 2 énonce des définitions commodes qui n'ont pas été modifiées depuis nombre d'années.

Le paragraphe (1) de l'article 3 a trait au programme des dépenses d'établissement du National-Canadien pour l'année 1968 et le premier semestre de 1969. Vu la nécessité d'établir les programmes des dépenses d'établissement et d'y donner suite sans interruption, d'une année à l'autre, et étant donné les retards qui se produisent inévitablement dans l'étude de notre budget d'établissement et de la loi afférente, nous avons constaté qu'il était nécessaire—et c'est la pratique régulière qui a été adoptée—d'assurer les fonds nécessaires non seulement au programme de l'année courante mais aussi au programme du premier semestre de l'année suivante.

En conséquence, l'alinéa *a*) du paragraphe (1) de l'article 3 vise les dépenses d'établissement pour l'année 1968, qui atteignent $264,400,000.

L'alinéa *b*) du même paragraphe autorise la Compagnie de chemin de fer à engager des dépenses d'établissement pendant le premier semestre de 1969 afin de s'acquitter d'obligations contractées avant 1969.

L'alinéa *c*) autorise la Compagnie à prendre de nouveaux engagements au chapitre des dépenses d'établissement avant le 1er juillet 1969, à l'égard d'obligations venant en cours de paiement après l'année 1968.

Le sénateur Leonard: Monsieur le président, pourrions-nous interrompre afin de poser des questions?

Le président: Oui.

Le sénateur Leonard: Jusqu'à quel point les dispositions de l'alinéa *a*) étaient-elles analogues à celles du bill de l'an dernier? En outre, jusqu'à quel point les dispositions de l'article...

M. Vaughan: Je vois où vous voulez en venir, monsieur le sénateur. Vous voulez dire si nous comparons les alinéas *a*), *b*) et *c*) du paragraphe (1) de l'article 3...

Le sénateur Leonard: Oui, quelle somme prévoyait le bill de l'an dernier pour le premier semestre de 1968? Voulez-vous aussi nous fournir les chiffres relatifs aux contrats? Ces deux chiffres devraient avoir quelque rapport aux 264 millions, n'est-ce pas?

M. Vaughan: Le total peut être quelque peu différent. En d'autres termes, tout ce que comporte l'alinéa *b*) ne serait pas nécessairement inclus dans ce qui précède, seulement les sommes utilisées. De même, sur les fonds prévus à l'alinéa *c*) et qui ont été utilisés et effectivement engagés...

Le sénateur Leonard: Lorsque vous aurez les chiffres, peut-être pourriez-vous nous expliquer pourquoi ils accusent une hausse ou une baisse.

M. Vaughan: Oui, je vais vérifier. Voici: l'alinéa *b*) du bill de l'an dernier comporte un total de 80 millions, c'est-à-dire à l'alinéa *a*) du paragraphe (1) de l'article 3; pour Air Canada, la somme est de 55 millions de dollars.

Le sénateur Leonard: C'est-à-dire la somme de 135 millions sur les 264 millions que vous prévoyiez il y a un an?

M. Vaughan: C'est exact.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Puis-je poser une question? En général, que comporte la propriété ferroviaire?

M. Vaughan: Elle comprend le chemin de fer proprement dit: l'emprise, les voies, les traverses, les attaches, les ponts, les estacades, le ballast, et tout ce que comporte en général l'infrastructure des chemins de fer.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Cela comprend-il le contrôle centralisé de la circulation?

M. Vaughan: Oui, cela comprend le contrôle centralisé de la circulation, c'est-à-dire le dispatching et la régulation de la circulation des trains.

M. Duncan: Le paragraphe (2) de l'article 3 autorise le National-Canadien à emprunter du public...

Le sénateur Hays: Puis-je poser une autre question? Avez-vous la répartition des 75 millions de dollars destinés à Air Canada?

M. Vaughan: Voulez-vous connaître les éléments qui constituent ce montant?

Le sénateur Hays: Oui.

M. Vaughan: Oui, nous avons ces renseignements. Peut-être pourrions-nous poursuivre nos délibérations tandis qu'on cherche le renseignement.

M. H. Duncan Laing, vice-président adjoint (Finances) d'Air Canada: Ces sommes ont trait à la propriété et au matériel. Puis-je arrondir les chiffres au millier de dollars près?

Le sénateur Hays: Oui.

M. Laing: Voici: $150,934,000 pour la propriété et le matériel; $12,320,000 pour des stocks supplémentaires, c'est-à-dire du matériel et des fournitures; $8,500,000 représentant un placement dans une filiale, soit un total global de $171,754,000. Puis on déduit de cette somme les fonds produits par l'entreprise même, ce qui laisse une somme nette de 98 millions à financer au moyen de prêts provenant de l'extérieur, dont les 75 millions constituent une partie.

M. Vaughan: Mais il veut savoir comment se répartissent les 75 millions. La plus grande partie est destinée à l'achat d'aéronefs.

M. Laing: C'est juste.

M. Vaughan: Si vous désirez savoir le nombre de chaque genre d'avion, nous pourrons vous procurer ce renseignement.

Le sénateur Desruisseaux: Monsieur le président, ces avions seront-ils livrés sous peu à Air Canada?

M. Vaughan: Pardon, monsieur le sénateur?

Le sénateur Desruisseaux: Cette somme de 75 millions de dollars a-t-elle trait à des avions qui seront livrés vers le mois de janvier?

M. Vaughan: Vous demandez si la livraison des avions va commencer en janvier?

Le sénateur Desruisseaux: Oui.

M. Vaughan: La réponse est: oui.

Le sénateur Leonard: Quelle partie de cette somme de 75 millions est destinée à l'achat d'avions? En d'autres termes, quelles est la somme qu'Air Canada a effectivement affectée à l'achat d'avions en 1968?

M. Laing: Cent dix-huit millions de dollars.

Le sénateur Hays: Cette somme a été affectée à l'achat d'avions l'an dernier?

M. Laing: Oui, à l'achat d'avions en 1968.

Le sénateur Leonard: Et la plupart étaient des DC-9?

M. Laing: Il y a eu quelques DC-8, mais la plupart étaient des DC-9.

Le sénateur Hays: Combien d'avions DC-9 Air Canada possède-t-il actuellement?

M. Vaughan: Au 27 novembre, il y avait 27 DC-9.

Le sénateur Hays: Et ces avions ont été livrés? En a-t-on commandé d'autres?

M. Vaughan: Oui, nous en avons commandé d'autres, monsieur.

Le sénateur Hays: Combien?

M. Vaughan: Onze.

Le sénateur Hays: Onze avions supplémentaires?

M. Vaughan: Oui.

Le sénateur Hays: Des DC-8?

M. Vaughan: Vous voulez en connaître le nombre total?

Le sénateur Hays: Oui.

M. Vaughan: Au 27 novembre, il y avait 27 DC-8.

Le sénateur Hays: Sur ce nombre combien étaient des avions allongés?

M. Vaughan: Sur ce nombre, sept.

Le sénateur Hays: Sept avions allongés?

M. Vaughan: On les appelle les avions à carlingue allongée.

Le sénateur Hays: Et combien en a-t-on commandé?

M. Vaughan: Treize DC-8 ont été commandés.

Le sénateur Hays: Des avions allongés ainsi que d'autres ou bien était-ce tous des avions allongés?

M. D. F. Atkinson, chef du contrôle du budget et des coûts d'Air Canada: Tous sont des avions allongés.

Le sénateur Desruisseaux: Cela signifie-t-il qu'il est normal de commander ces avions avant que l'argent ait été voté?

M. Vaughan: Non, monsieur le sénateur. Peut-être devrais-je donner quelques explications à ce sujet. Je puis vous fournir l'assurance, honorable sénateurs, qu'aucune somme d'argent n'a été dépensée ni qu'aucun engagement n'a été contracté sans qu'un décret du conseil ou une mesure législative n'ait autorisé ces dépenses ou ces engagements. Comme vous le constaterez, ce projet de loi embrasse une période de 18 mois, c'est-à-dire l'année civile et une période supplémentaire de six mois qui permettra à la Société de passer des contrats. Aucun argent n'est dépensé sans autorisation préalable de la part du Parlement. Je puis vous en fournir l'assurance.

Le sénateur Hollett: Les 88 millions de dollars au chapitre de la propriété ferroviaire comprennent-ils le coût des autobus?

M. Vaughan: Je ne saurais dire s'ils sont inclus dans ce crédit ou dans celui qui a trait au matériel.

Le sénateur Hollett: S'ils ne figurent pas sous cette rubrique, alors où se trouvent-ils?

M. Vaughan: Ils figureraient sous la rubrique du matériel.

Le sénateur Hollett: Du matériel?

M. Vaughan: Oui, probablement.

M. Cleevely: C'est juste.

Le sénateur Hollett: Pourriez-vous me dire combien il y a d'autobus et quel en est le coût?

M. Vaughan: Nous avons 16 autobus, mais je ne puis vous en indiquer le coût exact. Je crois qu'ils coûtent environ $20,000 chacun.

Le sénateur Hollett: Vingt mille dollars chacun?

M. Vaughan: Oui, sauf erreur. Sont-ce tous les renseignements que vous désirez obtenir à ce sujet?

Le sénateur Hollett: Oui.

M. Vaughan: J'aimerais formuler quelques autres observations au sujet de la situation à Terre-Neuve, mais peut-être devrais-je attendre à plus tard.

Le sénateur Hollett: Je vous écouterai volontiers.

Le sénateur Molson: A l'égard de quels autres types d'avions a-t-on versé des arrhes?

M. Vaughan: Autres que les DC-8 et les DC-9?

Le sénateur Molson: Oui.

M. Vaughan: Nous avons commandé 3 Boeing 747. Il s'agit d'un gros avion qui n'est pas encore en état de voler, mais il fera son premier vol au cours du mois. Air Canada en a commandé trois.

Le sénateur Molson: Des Jumbos?

M. Vaughan: Oui, c'est comme cela qu'on les désigne.

Le sénateur Leonard: Combien de passagers transporteront-ils?

M. Vaughan: Selon la configuration, environ 400.

Le sénateur Leonard: Comment pouvez-vous recevoir 400 passagers avec tout leur bagage à l'un ou l'autre des aéroports au Canada?

M. Vaughan: Air Canada ne prendra pas livraison de ces avions avant 1971. Vous ne l'ignorez pas, ce n'est pas Air Canada qui établit les plans des aéroports et des aérogares ni qui les construit. Quoi qu'il en soit, Air Canada et le ministère des Transports se sont consultés à ce sujet. En fait, de telles consultations ont lieu par tout le monde au sujet de la nouvelle génération d'aéronefs qui verra bientôt le jour. Les avantages que présentent ces avions géants ne se bornent pas simplement au grand nombre de passagers qu'ils peuvent transporter; ils permettent aussi de réduire les frais et d'économiser de l'argent. C'est le but que poursuivent les techniciens. Vous avez entendu parler aussi, j'en suis sûr, des avions supersoniques. Dans cette ère spatiale, la technologie et les perfectionnements techniques avancent à pas de géant. Comme vous l'avez signalé, monsieur le sénateur, il y aura encombrement à certains endroits; d'ailleurs cet état de choses existe actuellement. Quoi qu'il en soit, la Société doit être à l'avant-garde du progrès et se montrer efficace. Il s'agit des avions de l'avenir et Air Canada a les yeux tournés vers l'avenir.

Le sénateur Molson: Je ne crois pas qu'on ait répondu à ma question.

Le président: A quel égard?

Le sénateur Molson: Quels sont les autres types?

M. Vaughan: J'ai mentionné le Boeing 747.

Le sénateur Molson: Oui, mais a-t-on versé des arrhes à l'égard des DC-10, des Lockheed ou de tous autres avions?

M. Vaughan: Non, monsieur.

Le sénateur Molson: Pas du tout?

M. Vaughan: Non.

Le sénateur Molson: Qu'en est-il du Concorde?

M. Vaughan: Nous n'avons pas commandé d'avions Concorde ni de SST. L'avion SST est un avion de transport supersonique américain, mais le programme de construction ne fait pas des progrès très rapides dans le moment. Le Concorde est aussi un avion supersonique qui a été conçu par la Grande-Bretagne et la France et qui est en voie de construction dans ces pays. Cet avion n'a pas encore pris son essor. Il y a deux ou trois ans, lorsque la construction des avions supersoniques semblait imminente, Air Canada a réservé une place de «queue» sur les carnets de commande, mais cela ne constituait pas un achat et la Société ne s'est pas engagée à en acheter. Nous avons simplement versé un acompte afin de figurer sur les carnets de commande, mais si ces avions ne sont pas construits, nous récupérerons notre argent. Nous n'avons pas commandé de ces avions.

Le sénateur Molson: J'ai demandé combien d'argent avait été avancé pour des modèles d'avions autres que les DC-8 et les DC-9.

M. Vaughan: Vous m'avez demandé tout d'abord quel modèle et j'ai essayé de répondre. Je ne savais pas que vous vouliez savoir le montant. Si vous désirez savoir le montant, nous allons vous l'obtenir.

Le sénateur Molson: Merci.

M. Vaughan: La livraison des avions 747 a été commandée pour 1971 et les préposés aux finances m'apporteront les chiffres dans un instant. Vous voulez savoir combien d'argent nous avons avancé pour les commandes d'avions 747.

M. Laing: S'agit-il de la fin de 1967 ou jusqu'à ce jour?

M. Vaughan: Jusqu'à ce jour.

Le président: Sénateur Molson, nous y reviendrons dans un instant. Nous passerons à une autre question pendant qu'ils cherchent la réponse.

Le sénateur Desruisseaux: A l'article 3, paragraphe 1, alinéa a, sous la rubrique Placements des compagnies, vous avez inscrit une autre somme de $500,000. De quoi s'agit-il, monsieur?

M. Vaughan: Quelles sont ces autres compagnies?

Le sénateur Desruisseaux: Y en a-t-il plusieurs?

M. W. G. Cleevely (Coordonnateur des budgets d'immobilisations du National-Canadien): Nous possédons la moitié des actions de deux d'entre elles—il y a en deux aux États-Unis, *Chicago* et la *Belt Line Chicago,* qui sont des voies terminales. Nous possédons 10 p. 100 des actions...

Le président: L'acoustique de cette salle est très, très mauvaise. Auriez-vous l'obligeance de parler lentement?

M. Vaughan: Je pourrais peut-être fournir les explications. Les compagnies dont il s'agit dans ce placement sont la *Toronto Terminal Railway Company,* propriété conjointe du Pacifique-Canadien et du National-Canadien, à Toronto. C'est la gare Union, rue Front. C'est la *Toronto Terminal Railway Company.* L'autre est la *Northern Alberta Railways,* propriété conjointe du National-Canadien et du Pacifique-Canadien. Vient ensuite la *Chicago and Western Indiana Railroad.* C'est une compagnie terminale à laquelle participent plusieurs compagnies américaines pour faciliter la circulation à Chicago, et nous possédons 20 p. 100 de cette compagnie, je crois. Nous avons donc une répartition des dépenses nécessaires. Dans l'autre cas, il s'agit de la *Belt Railway Company,* de Chicago, et notre participation totale à ces autres compagnies s'élève à $500,000.

Le sénateur Desruisseaux: J'espérais qu'on dirait un mot des conditions qui existent à New-York, en ce qui a trait au terminus.

M. Vaughan: Vous parlez maintenant de . . .

Le sénateur Desruisseaux: Du terminus d'Air Canada.

M. Vaughan: Oui. C'est très congestionné, nous le reconnaissons volontiers. Air Canada utilise l'aéroport Kennedy. Vous y avez peut-être remarqué de nouvelles constructions qu'Air Canada, de concert avec BOAC, est en train d'y bâtir sous la compétence de l'Administration du Port de New-York.

Le sénateur Desruisseaux: Cela se trouve-t-il ici, monsieur?

M. Vaughan: Cela se trouverait dans le budget des immobilisations d'Air Canada. Vous comprenez peut-être qu'il s'agit de la dernière mesure législative qui reprend là où nous sommes arrêtés, l'an dernier, et qui met à exécution, de façon statutaire, les emprunts particuliers dont les deux compagnies peuvent avoir besoin.

Le sénateur Hays: Monsieur le président, il y a probablement d'autres sources de renseignements et je m'excuse de m'être mal acquitté de mon travail. J'aimerais connaître le nombre d'avions *Vanguard* que possède Air Canada et le retrait graduel de ces avions, quel montant leur retrait représente, et le montant recouvré; j'aimerais aussi savoir s'ils servent au transport des marchandises?

M. Vaughan: A l'heure actuelle, nous possédons 23 avions *Vanguard.* Ils seront amortis très bientôt.

Le sénateur Leonard: Seront-ils rayés des livres ou amortis?

M. Vaughan: Amortis jusqu'à zéro, à toutes fins pratiques.

M. Laing: Un résidu de $50,000 pour chacun d'eux.

Le sénateur Hays: Et les avions *Viscount*? Vous avez commandé 11 avions DC-9 et 13 avions DC-8. Lorsque vous les recevrez, tous les avions *Vanguard* et *Viscount* seront-ils graduellement retirés du service des passagers?

M. Vaughan: Nous pouvons peut-être donner une réponse générale. Ces avions à hélices deviendront désuets et je ne suis pas certain si, lors du retrait de 1973-1974 nous aurons des *Viscount* qui seront encore utilisés en ce moment-là. Mais, en tout cas, monsieur le sénateur, les avions à hélices c'est-à-dire les avions *Viscount* et *Vanguard,* seront graduellement retirés du service.

Le sénateur Hays: Ma question était la suivante: vous avez à l'heure actuelle 24 avions qui ont été commandés...

M. Vaughan: Oui.

Le sénateur Hays: ... qui seront livrés dans un avenir rapproché, je suppose, et vous avez 23, ou 22, et environ 40 avions *Viscount* et *Vanguard,* en tout?

M. Vaughan: Nous avons 39 *Viscount* et 23 *Vanguard.*

Le sénateur Hays: Ces avions seront-ils retirés dès l'arrivée des avions à réaction?

M. Vaughan: Non, pas tout de suite.

Le sénateur Hays: Un certain nombre seront-ils utilisés pour le transport des marchandises, s'il est économique d'utiliser des avions *Vanguard* à cette fin?

M. Vaughan: A l'heure actuelle, nous sommes à étudier la question des avions *Vanguard* pour savoir, comme vous le proposez, s'ils pourraient servir au transport des marchandises ou à toute autre fin. Nous ne sommes pas encore arrivés à une conclusion définitive là-dessus, mais nous examinons la chose de très près.

Le président: Messieurs, pourrions-nous revenir en ce moment à la question du sénateur Molson? Je crois que M. Laing a obtenu la réponse à votre dernière question, sénateur Molson.

M. Vaughan: Sénateur Molson, pour l'avion *Boeing* 747, nous avons fait un versement, jusqu'ici, de 3.1 millions de dollars. Pour les avions supersoniques américains, nous avons versé certaines sommes, soit environ 1.3 million, susceptible de nous être remboursé, ce qui fait 1.3 million pour l'avion américain et 1 million pour le Concorde.

Le sénateur Molson: Dans le cas du Concorde, l'argent pourrait nous être remis si la commande n'est pas remplie?

M. Vaughan: Oui, monsieur. Je n'ai pas ici avec moi les ententes mais, si les avions ne volent pas, on nous remettra notre argent. Nous avons agi ainsi pour nous ménager une porte de sortie.

Le sénateur Kinley: Monsieur Vaughan, comment la situation du transport par chemin de fer dans les provinces Maritimes se compare-t-elle à l'ensemble du réseau? Faites-vous de lourdes pertes, dans les Maritimes, ou bien si vous y faites des profits?

M. Vaughan: Notre système de comptabilité ne comporte pas de comptes séparés par provinces mais plutôt par groupes régionaux, pour ainsi dire. Je ne suis pas certain des conditions qui existent pour l'ensemble des Maritimes. Comme vous le savez, nous y administrons certains services au nom du gouvernement canadien comme, par exemple, les services de transbordeurs entre North Sydney et Port-aux-Basques et Argentia. De même, nous administrons pour le compte du gouvernement canadien les services de transbordeurs du détroit de Northumberland, conformément à certaines estimations, et ces services à leur tour, se font d'après certaines clauses de la Confédération. Au sujet de ces services, vous allez voir des estimations qui apparaissent dans divers crédits, et ces services sont payés conformément aux conditions d'entrée dans la Confédération.

Le sénateur Kinley: Voulez-vous dire qu'ils perdent tous de l'argent?

M. Vaughan: Si vous désirez employer cette expression. Je ne le dirais pas tout à fait de cette façon. Ce sont là des services que le Canada estime nécessaires. Mais si vous me demandez si un service de transbordeurs entre le point A et le point B fait de l'argent, je vous répondrez négativement.

Le sénateur Kinley: Est-ce qu'ils perdent tous de l'argent?

M. Vaughan: Aucun n'en fait!

Le sénateur Kinley: Prenons le cas du chemin de fer appelé l'Intercolonial. Est-ce un chemin de fer qui rapporte des profits?

M. Vaughan: L'Intercolonial, l'I.C.R.?

Le sénateur Kinley: Oui le I.C.R.

M. Vaughan: Monsieur le sénateur, vous avez sans doute lu cette histoire-là aussi. La route suivie par ce chemin de fer n'était pas considérée à cette époque-là comme la meilleure, en suivant la grande boucle. Mais cette ligne transporte beaucoup de marchandises et constitue un élément essentiel de notre réseau. Je n'ai pas, toutefois, une répartition des chiffres qui s'appliquent à ces vieilles sections des chemins de fer.

Le sénateur Kinley: Le N.T.R. est-il payant? Vous y avez deux sortes de services.

M. Vaughan: Oui, c'est juste.

Le sénateur Kinley: Est-ce là une partie de votre réseau qui fait des profits?

M. Vaughan: Cela dépend de quel service vous voulez parler.

Le sénateur Kinley: J'ai entendu dire que c'était payant.

M. Vaughan: J'aimerais savoir ce que cache cette question.

Le sénateur Kinley: Excusez-moi, je n'ai pas compris ce que vous avez dit.

M. Vaughan: J'ai dit que j'aimerais savoir ce que cache votre question car, dans l'ensemble, nous avons un déficit, au National-Canadien. Il est donc très difficile de dire que le secteur des Maritimes fait de l'argent tandis que les autres n'en font pas, car cette partie du pays n'est pas très peuplée, et je parle en ce moment du transport des marchandises plutôt que du service des passagers.

Le sénateur Kinley: Le prix des billets à bord des trains a été réduit, à bord du *Scotian*, de l'*Ocean Limited*, et ainsi de suite. Était-ce opportun?

M. Vaughan: Vous voulez parler du service des voyageurs?

Le sénateur Kinley: Oui.

Le président: Honorables sénateurs, je vois que le sujet à débattre est vaste...

Le sénateur Kinley: Je le sais bien, monsieur le président, mais...

Le président: A l'ordre.

Le sénateur Kinley: ...mais au sujet du chemin de fer, c'est notre seule chance de pouvoir leur parler, et il nous faut naturellement aller très loin.

Le président: Je dois vous dire, monsieur le sénateur Kinley, que toutes les occasions seront offertes à quiconque désire poser des questions au Comité. Si nous devons lever la séance et poursuivre nos délibérations durant plusieurs jours, nous n'hésiterons pas à le faire, mais j'estime que nous devrions continuer l'étude du projet de loi.

Le sénateur Kinley: Monsieur le président . . .

Le président: A l'ordre.

Le sénateur Macdonald (Cap-Breton): Laissez-le terminer, monsieur le président.

Le président: Je suis à la disposition du Comité.

Le sénateur Kinley: A la chambre des communes, il y a un comité spécial pour traiter de ces questions. Quant à nous, c'est la seule chance que nous avons de poser des questions, lorsque ces gens empruntent de l'argent, et, s'il ne nous est pas possible de leur poser des questions en ce moment-là, quand sera-ce possible? Je ne crois pas qu'on puisse m'accuser de causer des retards aux travaux du comité. C'est la première fois que je prends la parole ici alors que presque tous ont parlé avant moi, mais je crois que nous sommes tout à fait dans l'ordre en cherchant à savoir ce que fait le chemin de fer. Si je cherche à le savoir, c'est que, dans les Maritimes, c'est là la grande question que l'on se pose. Je voudrais savoir si les chemins de fer agissent de la bonne façon en ce qui a trait aux services entre l'Île du Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick, entre Terre-Neuve et la Nouvelle-Écosse, et entre la Nouvelle-Écosse et les États-Unis. Ils sont toujours remplis de voyageurs et de marchandises, et je ne vois pas pourquoi ils sont déficitaires.

Le président: Honorables sénateurs, le président est à la disposition du Comité. Le sénateur Kinley a pleinement raison. Chacun des membres du Comité devrait avoir l'occasion de poser toutes les questions qu'il désire au sujet du chemin de fer et de la ligne d'aviation. Toutefois, je suis d'avis qu'il faut procéder en cela de façon méthodique. Je demanderais donc à M. Duncan de continuer son exposé, après quoi des questions pourront être posées en toute liberté. Le Comité est-il d'accord?

Le sénateur Macdonald: J'aurais une question à poser au sujet du service des transbordeurs entre North Sydney et Port-aux-Basques, et qui ne prendra qu'une seconde.

Le président: Si l'on désire continuer à poser des questions en ce moment, c'est le sénateur Kinley qui aura la parole, à moins que ce dernier consente à parler après l'exposé seulement.

Le sénateur Kinley: Voici ma question sous une nouvelle forme: les dirigeants du chemin de fer pourraient-ils répondre à mes questions après la levée de la séance? Je vais poser mes questions et ils pourront donner des réponses par après.

M. Vaughan: Certainement.

Le sénateur Kinley: Voici ma première question: le secteur des Maritimes rapporte-t-il des profits au chemin de fer, comparé aux autres secteurs du Canada? Et voici la deuxième: les transbordeurs sont-ils profitables, et s'ils ne le sont pas, quelle en est la raison?

Le président: Merci, monsieur le sénateur. Nous reviendrons certainement sur ces questions.

Le sénateur Kinley: Le National-Canadien s'intéresse maintenant à la mer, à la terre et à l'air.

Le président: Sénateur Rattenbury, à la lumière de notre discussion, désirez-vous continuer votre question tout de suite ou plus tard?

Le sénateur Rattenbury: Non, monsieur le président, vous m'avez abattu en flammes.

Le président: Voulez-vous continuer, sénateur Macdonald?

Le sénateur Macdonald: Oui. Si je comprends bien, l'une des clauses afférentes à l'Union de Terre-Neuve et du Canada oblige le Canada à fournir un service de transbordeurs à Terre-Neuve, et le gouvernement a demandé au National-Canadien de fournir ce service. Il en résulte que toute perte subie n'est pas subie par le National-Canadien mais qu'elle est couverte par une subvention du gouvernement canadien?

M. Vaughan: C'est juste.

Le président: Honorables sénateurs, puis-je prier M. Duncan de terminer ses observations, après quoi vous pourrez poser toutes les questions que vous désirez?

Le sénateur Desruisseaux: Je m'excuse, monsieur le président, mais en ce qui concerne l'article 3, paragraphe 1, alinéa b, il y a, par exemple, à l'alinéa b, les mots:

> à faire des dépenses d'établissement n'excédant pas, dans l'ensemble, $75,000,000.

Il s'agit là d'un chiffre non réparti, de même que le chiffre de 90 millions, à l'alinéa c. Les investissements d'Air Canada en font-ils partie? Y a-t-il là-dedans une portion pour les investissements?

M. Vaughan: Non, il y a un autre article dans le projet de loi, vous verrez que l'article 7, paragraphe 1, se rapporte à Air Canada.

Le président: Monsieur Duncan?

M. Duncan: L'article 3, paragraphe 2, autorise le National-Canadien à faire des emprunts publics à l'égard de certaines rubriques en particulier qui se rattachent aux exigences d'établissements, surtout à l'égard d'avances à Air Canada et à l'égard de la construction de lignes secondaires, et aussi afin de rembourser au ministre des Finances tout prêt qu'il peut avoir consenti au National-Canadien en vue de l'une ou de l'autre des fins précitées.

L'article 3, paragraphe 3, stipule que le rapport annuel du National-Canadien doit renfermer les montants de ces emprunts.

Conformément à la pratique d'autorisations annuelles qui chevauchent les unes sur les autres et auxquelles M. Vaughan a fait allusion précédemment, l'article 3, paragraphe 4, exige que les dépenses en immobilisation autorisées pour les six premiers mois de 1969 soient incluses dans la portion de la présente année du budget de 1969.

De même, l'article 3, paragraphe 5, exige que les montants qui seront à payer en vertu de l'engagement relatif aux immobilisations contracté conformément à l'autorisation renfermée dans l'article 3, paragraphe 1, alinéa c soient inclus dans le budget de l'année au cours de laquelle ils deviendront dus. Ainsi, le budget de chaque année révélera toutes les dépenses en immobilisations qui doivent être faites cette année-là, même si certaines de ces dépenses se rapportent inévitablement à des engagements qui ont été autorisés et faits les années précédentes.

L'article 3, paragraphe 6, restreint l'autorité du National-Canadien en fait de dépenses d'immobilisations aux objectifs mentionnés à l'article 3, et il stipule de façon spécifique que les dépenses faites en vertu de l'autorité de cette partie de la loi de 1967, celle de l'an dernier, couvrira les six premiers mois de 1968 qui seront censées être les dépenses faites dans la partie de la présente année de la loi de 1968.

L'article 4 sert aussi à diverses fins qui, dans le cas actuel, se rapportent aux sources des fonds d'immobilisations. Le paragraphe 1 autorise et régit l'émission des valeurs nécessaires en cas d'emprunts publics en vertu du paragraphe 2 de l'article 3. Le paragraphe 2 de l'article 4 stipule que certains fonds d'origine interne seront utilisés pour faire face aux dépenses d'immobilisations qui auront été approuvées. Le paragraphe 3 limite à 91 millions de dollars la valeur des titres publics qui peuvent être émis aux fins de cette loi, ou de la partie de la loi de l'année précédente qui a trait aux six premiers mois de 1968.

Le chiffre de 91 millions représente l'ensemble des rubriques suivantes: $10 millions; investissement dans Air Canda, 75 millions, comme cela figure à l'article 3, paragraphe 1, alinéa a; plus une somme additionnelle de 6 millions se rapportant aux lignes secondaires dont il est question à l'alinéa b de l'article 3, paragraphe 1. Ainsi, conformément au paragraphe 2 de l'article 3, les emprunts totaux du National-Canadien en vertu de l'autorité de la loi sont limités à 16 millions pour la construction de lignes secondaires et à 75 millions pour les besoins d'immobilisation d'Air Canada. Tous les autres besoins d'immobilisations du National-Canadien seront satisfaits sans recourir à des emprunts.

Par l'article 5, le gouvernement est autorisé à garantir les valeurs dont j'ai parlé et, par l'article 6, des méthodes sont établies pour régir la garde du produit de ces valeurs et son application aux objectifs prévus.

L'article 7 a été ajouté au projet de loi pour répondre à un besoin auquel il n'avait pas été pourvu jusqu'ici, c'est-à-dire les emprunts...

Le sénateur Pearson: Pouvez-vous rétablir l'ordre, monsieur le président? Je n'entends pas.

Le président: Oui. A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Duncan: L'article 7 autorise Air Canada à emprunter en son propre nom des sommes d'argent, sous forme soit de prêts du Fonds du revenu consolidé soit d'émissions publiques garanties, c'est-à-dire d'obligations garanties par le Gouvernement du Canada. Aux termes de l'article 7 (4), le principal global des emprunts ainsi contractés ne doit pas dépasser 130 millions de dollars mais l'article 7 (5) prévoit une réserve provisoire pour couvrir, en gros, la courte période de temps pendant laquelle la dette peut comprendre à la fois les prêts obtenus du Fonds de même que les valeurs publiques offertes sur le marché en vue du remboursement de ces prêts. Autrement dit, il y aura une période de chevauchement.

Les paragraphes (6) et (7) de l'article 7 portent sur la garde et sur l'affectation du produit de ces valeurs publiques garanties.

L'article 8 a trait à la signature et aux effets de ces garanties relatives aux émissions, aux termes de la loi, de valeurs du National-Canadien ou d'Air Canada.

L'article 9 (1) permet au National-Canadien d'emprunter à même le Fonds du revenu consolidé au lieu d'avoir recours à des émissions publiques. Le paragraphe (2) de ce même article limite le principal global de ces prêts à 91 millions, somme prévue à l'article 4 (3). Le paragraphe (3) régularise la couverture temporaire des sommes dues, par suite du chevauchement qui découle nécessairement de l'émission de valeurs publiques en vue du retrait des prêts gouvernementaux.

Les quelques articles qui restent sont reportés à peu près textuellement des lois antérieures sur le financement et la garantie, sauf en ce qui concerne les dates d'entrée en vigueur; une brève allusion à ces dispositions suffira donc.

L'article 10 permet la consolidation des besoins d'immobilisations de toutes les sociétés qui composent le réseau du National-Canadien; même si la Compagnie des Chemins de fer Nationaux demeure le noyau central et continuera de contracter les emprunts de financement, il pourra être satisfait aux besoins de toutes les compagnies qui composent le réseau. De fait, le budget est celui du réseau tout entier et non pas uniquement de la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada.

Les articles 11 et 12, de forme identique, portent respectivement sur le National-Canadien et sur Air Canada et prévoient qu'en tout temps, antérieurement au 1er juillet 1969, lorsque les gains de l'une ou l'autre des deux compagnies ne suffiront pas pour répondre aux besoins d'exploitation, le ministre des Finances sera autorisé à avancer des fonds pour couvrir ces frais, sous réserve de leur remboursement dans la pleine mesure possible.

Les articles 13 et 14 referment des dispositions financières spéciales initialement incluses pour une période déterminée dans la loi de 1952 sur la revision du capital des Chemins de fer Nationaux du Canada. Cette période déterminée est maintenant expirée et, depuis plusieurs années, on avait l'habitude d'inclure ces dispositions dans chaque loi sur le financement et la garantie.

L'article 13 dégage la Compagnie de l'obligation de verser des intérêts sur une somme de 100 millions de dollars.

L'article 14 prévoit l'achat, par le ministre des Finances, d'une tranche d'actions privilégiées du National-Canadien égale à 3 p. 100 des gains annuels bruts du réseau. La Compagnie disposera de cette façon de cet autre moyen de satisfaire à ses besoins d'immobilisations.

L'article 15 est une autre disposition spéciale dont l'objet est de satisfaire à l'exigence statutaire suivant laquelle le Parlement doit désigner des vérificateurs indépendants pour l'examen des livres des Chemins de fer Nationaux.

C'est tout ce que j'ai à dire au sujet du projet de loi, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Duncan. Honorables sénateurs, si cela vous convient, nous allons passer aux questions que vous avez sans doute à poser. Je cède d'abord la parole au sénateur Kinley, s'il désire poser ses questions maintenant.

Le sénateur Kinley: Il s'agit bien d'immobilisations. Est-ce qu'une part de cet argent est affectée à l'entretien?

M. Vaughan: Oui. Il faut, par exemple, affecter certaines sommes chaque année à l'entretien de l'emprise. Une part de cet argent, qui est ensuite capitalisée, sert à l'aménagement de nouvelles voies ferrées; une certaine part du coût de ces aménagements entre dans dans ce que nous appelons les frais d'exploitation. C'est sur cette base que nous établissons notre comptabilité. Par conséquent, la réponse à votre question est affirmative.

Le sénateur Kinley: Est-ce qu'une disposition ne limite pas les sommes que vous pouvez affecter aux voies de garage et aux embranchements sans avoir à demander l'autorisation du Parlement?

M. Vaughan: Vous voulez parler, je crois, de la longueur des nouveaux embranchements que nous pouvons aménager.

Le sénateur Kinley: Oui.

M. Vaughan: Cette longueur était autrefois de six milles. La loi a été modifiée et nous pouvons maintenant aménager des embranchements de 20 milles pourvu que nous possédions le capital autorisé nécessaire. Nous pouvons maintenant entreprendre la construction d'un embranchement de 20 milles sans une loi spéciale du Parlement.

Le sénateur Kinley: Ces emprunts pour le réseau ferroviaire sont tout à fait distincts du déficit qui est acquitté par le Parlement, n'est-ce-pas?

M. Vaughan: La loi à l'étude autorise en effet le gouvernement à payer le déficit du National-Canadien.

Le sénateur Kinley: La question des transports intéresse de près les provinces Maritimes et nous sommes heureux d'apprendre que la loi profitera à tout le Canada.

M. Vaughan: Je dois ajouter que les provinces Maritimes sont un actif pour le Canada. Je suis moi-même d'Halifax, à faible distance de votre ville natale de Lunenburg, sénateur Kinley. J'aime beaucoup la Nouvelle-Écosse; vous aussi, j'en suis sûr.

Le sénateur Kinley: Merci.

M. Vaughan: Il n'est pas permis d'en douter.

Le sénateur Kinley: J'aime bien les chemins de fer, vous savez, mais je veux que les entreprises soient bien administrées.

Le président: C'est maintenant le tour du sénateur Rattenbury.

Le sénateur Rattenbury: J'ai eu l'occasion de m'entretenir privément avec un des témoins, M. Laing; on a donc répondu à ma question. Je voulais que nous gagnions du temps.

Le sénateur Flynn: En ce qui concerne les dépenses autorisées par l'article 2, M. Vaughan nous a donné l'assurance qu'aucune somme n'a été dépensée avant que l'autorisation nécessaire ait été obtenue. Je voudrais qu'il nous donne plus de détails sur la façon dont on procède car je vois que pour 1968, l'année en cours, le chiffre des immobilisations du réseau national ne doit pas dépasser 264 millions. Nous sommes en décembre et je suppose que le gros de cette somme est déjà dépensé. Je voudrais qu'on m'explique comment les choses se passent.

M. Vaughan: Chaque année, vers cette époque-ci, la Compagnie des Chemins de Fer nationaux du Canada et la société Air Canada préparent leurs budgets d'immobilisations pour l'année suivante. C'est ce que nous faisons en ce moment, c'est-à-dire que nous préparons le budget de 1969. Une fois ce travail terminé, après passablement de consultations avec les dirigeants de notre réseau un peu partout au Canada, les budgets sont soumis au conseil d'administration de chaque compagnie. Ils sont alors étudiés en détail, revus et approuvés, ou modifiés de quelque façon, avant d'être soumis au ministre des Transports et au ministre des Finances, en conformité de l'article 80 de la loi sur l'administration financière, loi qui se trouve déjà dans les statuts et dont le Comité n'est pas saisi en ce moment. Les budgets sont ensuite présentés au Cabinet et des représentants de la compagnie viennent à Ottawa pour en expliquer les détails aux fonctionnaires et aux ministres compétents. Si, en définitive, le Gouvernement les accepte, ces budgets sont ensuite soumis au gouverneur en conseil et un décret du conseil consacrant les dispositions approuvées est alors adopté. Le décret est par la suite déposé au Parlement en même temps que les budgets.

Au cours des années précédentes, nous avions l'habitude d'exécuter ce travail au printemps quand c'était possible. Mais ce programme a été quelque peu modifié. Le printemps dernier, le Parlement ne siégeait pas. Une fois déposés en conformité de la loi sur l'administration financière, les budgets sont transformés, si je puis employer cette expression, en une mesure législative qui renferme aussi certaines autres directives à l'adresse de la Compagnie. Nous ne pouvons pas obtenir l'argent avant que cette loi ait été adoptée. Pour ce qui est de l'élément particulier du budget que vous mentionnez en rapport avec l'article 3 (1), il faut dire que le gros de cet argent est déjà dépensé parce qu'il nous faut forcément entretenir le chemin de fer. Là-dessus, nous nous fondons sur la coutume et sur la procédure prévue par la loi sur l'administration financière et par le décret du conseil déposé au Parlement en même temps que le budget. La loi à l'étude est nécessaire: *a*) pour que le gouvernement puisse continuer d'acheter des actions privilégiées du National-Canadien; *b*) pour permettre à l'État de payer le déficit du réseau à même le Fonds du revenu consolidé; et *c*) pour permettre à Air Canada de contracter les emprunts mentionnés dans le projet de loi. Par conséquent, cette mesure législative est une nécessité. Je puis vous donner l'assurance que nous ne vous plaçons pas devant un fait accompli.

Le sénateur Flynn: Je comprends. Est-ce que cela fait beaucoup de différence que le

bill soit adopté, mettons aujourd'hui ou dans deux semaines, ou qu'il l'ait été il y a deux semaines?

M. Vaughan: Je vous serais bien reconnaissant de l'adopter aujourd'hui. Nous en avons besoin car il autorise certaines avances que le gouvernement, doit nous faire aux termes de ses dispositions, pour couvrir des emprunts d'Air Canada.

Le sénateur Flynn: Une différence de dix jours, dites-vous, importe beaucoup?

M. Vaughan: Oui.

Le sénateur Flynn: Je voudrais savoir pourquoi. Que risquez-vous, étant donné que d'autres dispositions juridiques vous autorisent à dépenser toutes les sommes prévues à l'article 3 (1) *a*)?

M. Vaughan: C'est pour les emprunts. Si l'on examine ce point d'un peu plus près, on voit que cela n'a rien à voir à l'article 3 (1). En sa reportant de nouveau aux explications données par M. Duncan et en consultant la page 4 du bill, à l'article 4 (3), on y constate qu'une somme de 91 millions y est prévue, soit 75 millions pour Air Canada et 16 millions pour les Chemins de fer Nationaux. Il faut qu'Air Canada emprunte certaines sommes du gouvernement avant la fin de l'année.

Le sénateur Flynn: Je voulais simplement savoir quelle serait la différence, si le bill n'était adopté que le 15 décembre.

M. Vaughan: Il est pour nous d'importance capitale que l'adoption du projet de loi ne soit pas retardée.

Le sénateur Flynn: Le Gouvernement aurait dû nous présenter le bill beaucoup plus tôt.

M. Vaughan: Je vous prie de ne pas me demander de commentaires sur ce que le Gouvernement devrait ou ne devrait pas faire. Disons plutôt que, jusqu'ici, le fait que la loi n'a pas encore été adoptée ne nous a pas causé de difficultés. Jusqu'à maintenant, cela ne nous a causé aucun problème.

Le sénateur Flynn: Mais aujourd'hui c'est très urgent?

M. Vaughan: Relativement parlant.

Le sénateur Flynn: Relativement parlant, j'en conviens.

Le sénateur Hollett: Vous parlez, je pense, au nom des Chemins de fer nationaux. Je voudrais vous poser la question que voici: qui autorise votre Compagnie à supprimer son service de trains de voyageurs dans une province pour le remplacer par des autobus de $20,000? Où le Chemin de fer obtient-il cette autorisation? Peut-il faire la même chose dans n'importe quelle province, s'il le désire?

M. Vaughan: Permettez-moi de vous répondre, sénateur, que la loi ordonne à la Compagnie des Chemins de fer nationaux du Canada d'administrer les affaires du réseau ferroviaire.

Le sénateur Hollett: Vous avez tout à fait raison.

M. Vaughan: La compagnie cherche à s'acquitter de sa tâche dans les meilleurs intérêts du Canada, en conformité de toutes les mesures législatives relatives au service.

Pour ce qui est de la question que vous posez explicitement au sujet de Terre-Neuve, une disposition de la Loi nationale sur les transports, adoptée par le Parlement il y a un an, renferme tous les articles pertinents de la loi sur les chemins de fer et détermine la procédure que doit suivre une compagnie ferroviaire pour interrompre ou modifier un service. Cela vaut pour le Pacifique-Canadien et pour tous les autres chemins de fer.

A Terre-Neuve—vous avez dit que c'était une province...

Le sénateur Hollett: C'en est une, je crois.

M. Vaughan: Oui, en effet, mais j'ai cru comprendre que vous me demandiez si nous sommes autorisés à supprimer tous les services dans les autres provinces également.

Le cas de Terre-Neuve n'a pas été envisagé sur le plan provincial mais en fonction du fait que le chemin de fer s'y trouve limité à un même territoire géographique. Nous nous sommes conformés aux dispositions de diverses lois. Il y a eu une audience publique et d'autres audiences devant le Comité des chemins de fer de la Commission canadienne des transports où des témoignages ont été recueillis; se fondant sur ces témoignages, la Commission nous a permis de supprimer éventuellement le service des trains de voyageurs en conformité de certaines règles énoncées dans son arrêt. Puis nous avons présenté une demande à la Commission des services d'utilité publique de Terre-Neuve—je ne sais pas si cette appellation est exacte—en vue de l'établissement d'un service d'autobus. C'est de là que vient notre autorité.

Le sénateur Hollett: Autrement dit, vous avez obtenu l'autorisation de la Commission des services d'utilité publique de Terre-Neuve, n'est-ce pas?

M. Vaughan: Nous avions d'abord obtenu de la Commission canadienne des transports l'autorisation de modifier le service. Ensuite, nous nous sommes adressés à l'organisme provincial pour lui demander la permission d'établir un service d'autobus, permission qui nous a été accordée.

Le sénateur Hollett: Si je suis bien renseigné, votre service de voyageurs à Terre-Neuve s'est soldé l'an dernier par un déficit de $980,000. Est-ce parce que vous avez perdu cette somme de $980,000 que vous avez demandé ce changement? Je crois que les pertes du National-Canadien ont été l'an dernier d'environ 35 millions de dollars.

M. Vaughan: Je comprends pourquoi vous voulez que je m'arrête sur ce point; je vais m'efforcer de formuler les commentaires qui me paraissent appropriés dans les circonstances. La Commission a recueilli tous les témoignages. Le chiffre de $980,000, ou de $918,000, que vous mentionnez, représente les pertes pour l'année...

Le sénateur Hollett: 1967?

M. Vaughan: Oui, 1967, je crois. N'oubliez pas que ce qui nous a amenés à présenter cette demande, c'est qu'il y avait eu également des pertes, je suppose, au cours des années précédentes.

Le sénateur Hollett: Vous «supposez»?

M. Vaughan: Ou plutôt, je le sais. Il y a eu—je vais être précis...

Le sénateur Hollett: N'est-ce pas vrai de tous les chemins de fer au Canada?

M. Vaughan: Permettez-moi de terminer mon raisonnement.

Le sénateur Hollett: Oui, bien sûr.

M. Vaughan: La compagnie ne veut pas supprimer des services à la légère ni irriter la population. Nous n'avons aucun penchant pour ce genre de choses. Soyez sûr que nous n'agissons pas par malice; pas du tout. Les dirigeants de la Compagnie là-bas ont cru que nous pourrions de cette façon assurer un meilleur service à Terre-Neuve. En effet, la route transcanadienne avait été construite et un bon réseau routier était en voie d'aménagement à Terre-Neuve. Dans ces circonstances, étant donné le temps qu'il fallait pour voyager par train entre Port-aux-Basques et Saint-Jean et compte tenu des avantages que comportait la nouvelle route, nos représentants ont cru qu'ils seraient en mesure d'assurer un service plus efficace. C'est ce qui nous a poussés à agir.

Le sénateur Hollett: Autrement dit, il n'est pas nécessaire du tout de consulter la population, n'est-ce pas?

M. Vaughan: «La population»?

Le sénateur Hollett: Oui, la population.

M. Vaughan: Je n'ai pas dit que la population n'avait pas été consultée.

Le sénateur Hollett: L'a-t-elle été?

M. Vaughan: Il y a eu une audience publique.

Le sénateur Hollett: Où çà?

M. Vaughan: A Terre-Neuve.

Le sénateur Flynn: Devant la Commission des transports?

M. Vaughan: Oui.

Le sénateur Flynn: Dirigée par M. Pickersgill?

M. Vaughan: Non, par M. David Jones.

Le sénateur Hollett: Vous ne sauriez dire, en tout cas, que ce fut une audience publique.

M. Vaughan: Je vous prie de ne pas me détourner de mon sujet.

Le sénateur Hollett: Je ne vous adresse aucun reproche.

M. Vaughan: Nous nous sommes présentés devant le Comité des chemins de fer, siégeant sous la présidence de M. David Jones.

Vous avez entendu parler de la tempête qui s'est abattue l'autre jour sur les provinces Maritimes?

Le sénateur Hollett: Nous habitons les provinces de l'Atlantique.

M. Vaughan: La nouvelle a été transmise par la Presse canadienne. Il y a eu là-bas une violente tempête—si vous me permettez d'en dire un mot—et voici ce qu'on a rapporté:

> La neige bloquait la route transcanadienne et la circulation était presque entièrement interrompue; néanmoins, les autobus du CN ont réussi à transporter les passagers du train qui relie Bishop's Falls à Port-aux-Basques. Le Caribou, train du CN parti de Saint-Jean à destination de Port-aux-Basques, dut s'arrêter à Bishop's Falls à cause d'un effondrement de la voie ferrée.

Et voici ce que déclarait la Presse canadienne:

> Ce fut une victoire incontestable des autobus sur le train.

Le sénateur Hays: Monsieur le président, il n'est pas nécessaire qu'on réponde à mes questions aujourd'hui même, mais je serais très intéressé à obtenir ces renseignements plus tard s'ils sont accessibles et s'ils ne sont pas confidentiels.

Voici mes questions:

Quel a été le nombre d'heures de vol de vos appareils DC-8 durant la dernière année fiscale? Quel a été le nombre d'heures de vol des avions DC-9? Si ces renseignements sont accessibles, comment ces chiffres se comparent-ils avec ceux d'autres lignes aériennes, C.P.A., par exemple, ou QANTAS? Quelle

doit être la proportion des sièges occupés pour qu'un parcours soit rentable? Combien de parcours ne sont pas rentables? Quels sont-ils? Quelles mesures entendez-vous prendre à l'égard de ces parcours qui ne paient pas?

Puis, je voudrais obtenir d'autres détails sur le personnel à bord des avions.

Quel est, par exemple, le personnel de vos DC-8 et de vos DC-9 par comparaison aux autres lignes aériennes? Quel est le prix d'un repas en première comparativement aux autres lignes aériennes? Ce service est-il assuré par des concessionnaires?

M. Vaughan: Eh bien, sénateur, nous fournirons volontiers des réponses à toutes ces questions dans la mesure où ces renseignements n'influeront pas sur notre capacité de concurrence.

(*Le texte des questions et réponses figure à l'appendice «A»*)

Je dirais simplement que, dans l'utilisation de ses appareils, Air Canada soutient très favorablement la comparaison avec d'autres lignes aériennes.

M. Laing: Cela dépend dans une grande mesure des itinéraires suivis par vos avions. Pour les longs trajets, la comparaison est en votre faveur.

Le sénateur Hays: Je comprends que QANTAS peut probablement garder un DC-8 ou un 707 en service plus longtemps de même que CPA, parce que les itinéraires suivis sont plus longs, mais ce renseignement nous serait utile.

M. Vaughan: Parfois, si vous voulez établir une comparaison avec d'autres lignes, comme l'a dit M. Laing, il faut comparer des pommes avec d'autres pommes, et non pas avec des oranges, en raison de la différence.

Le président: Je vous remercie. Je comprends que les réponses à ces questions seront communiquées au Comité, qui les transmettra au sénateur Hays.

Le sénateur Rattenbury: Les membres du Comité pourront-ils en prendre connaissance?

Le président: Certainement.

Le sénateur Flynn: Seront-elles insérées dans le compte rendu de nos délibérations?

Le président: Elles le seront si le Comité le désire.

Le sénateur Flynn: Seront-elles fournies sous forme de lettre ou annexées au compte rendu des délibérations du Comité?

Le président: Le Comité désire-t-il que ces renseignements figurent en appendice au compte rendu?

Des voix: D'accord.

Le président: Sénateur Leonard, votre question complétait-elle celle du sénateur Hays, étant donné que...

Le sénateur Leonard: Non, elle était de nature différente.

Le président: Très bien. Sénateur Burchill?

Le sénateur Burchill: J'aimerais revenir à la question des chemins de fer et discuter de l'exploitation du National-Canadien dans la partie nord du Nouveau-Brunswick. La dernière fois que les dirigeants de cette entreprise sont venus ici, le président était présent, ainsi que M. Macdougall, et je me suis plaint alors que dans le trajet de Moncton à Ottawa, la correspondance était excessivement mauvaise à Montréal.

L'*Ocean Limited* empruntait alors comme toujours la ligne qui longe la rive nord du Nouveau-Brunswick.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Doucement!

Le sénateur Burchill: Il entrait à Montréal dix à quinze minutes après le départ du train de Montréal pour Ottawa. Nous devions attendre deux heures le prochain train pour Ottawa. Lorsque je me suis plaint de la pauvreté du service au président, M. MacMillan, il s'est dit un peu surpris. J'ai dans ma serviette une volumineuse correspondance à ce sujet. Il ordonna des changements, si bien que le Chaleur, qui remplaça l'*Ocean Limited*, entrait en gare à 7 h. 30 et le train d'Ottawa partait à 8 heures. Nous avions ainsi suffisamment de temps pour correspondre. Ce changement était très apprécié et j'avais une grande admiration pour M. MacMillan.

Malheureusement, on en est revenu cet hiver à l'ancien horaire. Le convoi Chaleur arrive à Montréal à 8 h. 30, c'est-à-dire une demi-heure après le départ du convoi d'Ottawa.

Le président: Je vous remercie, sénateur Burchill.

Le sénateur Burchill: Nous sommes au même point qu'avant. Nous n'avons pas de service aérien. Nous sommes à la merci du National-Canadien. Naturellement, vous savez combien les maires de Newcastle, de Bathurst et de Chatham vous en veulent pour avoir supprimé l'*Ocean Limited*. Cependant, je n'ai rien à dire là-dessus, car le *Chaleur* nous donne un excellent service, mais cette question de correspondance à Montréal pose un réel problème.

Le président: Sénateur McElman, avez-vous une question?

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Ne recevrons-nous pas de réponse à la question du sénateur Burchill?

Le président: Vous n'avez pas posé de question, sénateur Burchill. Je croyais que vous faisiez une déclaration. Y a-t-il une réponse à ces propos?

M. Vaughan: Je me rappelle maintenant. Il y a deux ans, au cours d'une séance, que vous avez soulevé ce point.

Le sénateur Burchill: C'était au printemps de 1967, le 31 mars 1967.

M. Vaughan: Quoi qu'il en soit, je m'en souviens parfaitement et je me souviens que je m'y suis arrêté. Je vais de nouveau tenter de faire le point. Vous prétendez que, quand vous voyagez par chemin de fer, le service ne vous convient pas. Mais je dois supposer que ceux qui viennent de votre région ne vont pas tous à Ottawa.

Le sénateur Burchill: C'est juste.

M. Vaughan: Nous nous efforçons d'établir des correspondances entre nos divers trains qui conviennent aux voyageurs, mais il n'est pas toujours possible de faire arriver un convoi à temps pour vous permettre de poursuivre votre voyage en direction d'Ottawa. Cela est très difficile.

Mais n'y a-t-il pas une autre train plus tôt le matin? L'*Ocean Limited* entre en gare avant le départ de ce train. Quoi qu'il en soit, je sais que c'est très ennuyeux d'avoir à attendre. Nous cherchons à donner un service interurbain qui soit commode. Si nous retardons le départ du train d'Ottawa, nous perdons les clients qui partent à 8 h. 10 pour arriver ici vers 10 h. 15. Si le premier train doit attendre le deuxième, le facteur concurrentiel disparaît entièrement.

Oui, il y a un train qui vient des Maritimes et qui arrive à Montréal pour établir la correspondance avec...

Le sénateur Burchill: C'est vrai, mais il ne passe pas par chez nous.

M. Vaughan: Vous avez là le grand problème inhérent à une industrie de services publics. J'aimerais pouvoir satisfaire tout le monde en même temps.

Le sénateur Burchill: Ma question est celle-ci: Pourquoi a-t-on modifié l'horaire du convoi Chaleur? Tout allait si bien.

M. Vaughan: Je ne puis vous donner une réponse précise en ce moment, mais ce changement a été effectué pour des raisons de trafic et de matériel. Nous avons fait de grands changements après 1967. Après la ruée vers l'Expo, nous avons effectué certains changements.

Le président: Pourrions-nous laisser ce sujet et poursuivre nos travaux, car le temps nous est mesuré. Sénateur McElman?

Le sénateur McElman: Je suis fort impressionné par l'intérêt que prennent les citoyens du centre et de l'Ouest aux DC-8, aux DC-9 et aux 707 mais, comme je suis de Fredericton, la seule occasion qui m'est donnée de penser à ces appareils se présente lorsque j'entends mes compatriotes de l'Ouest discuter à leur sujet.

L'an dernier, lorsque M. Vaughan est venu ici en compagnie du président pour nous éclairer sur un projet de loi semblable, j'ai soulevé la question du transport en provenance et en direction de Fredericton, la capitale du Nouveau-Brunswick. J'ai alors signalé que ni l'un ni l'autre des deux grands réseaux ferroviaires n'exploitait de service-voyageurs dans cette capitale provinciale. Nous étions obligés de parcourir une distance de 27 miles par la route jusqu'à Fredericton Junction, pour prendre le train du Pacifique-Canadien, ou bien parcourir 20 milles en direction opposée pour prendre le train du National-Canadien à McGivney Junction. J'ai alors exprimé l'espoir qu'Air Canada donnerait à Fredericton le meilleur type possible de service aérien, étant donné l'absence totale de service ferroviaire de voyageurs. On m'a dit à ce moment-là qu'un certain nombre de DC-9 avaient été commandés et qu'on espérait les recevoir bientôt. J'ai cru qu'on m'avait donné à entendre que l'un des premiers avions reçus assurerait le service Montréal-Fredericton, mais il faut croire que j'ai pris mes désirs pour des réalités, car ce beau projet n'a jamais eu de lendemain. Je crois qu'il y a eu d'autres livraisons d'appareils DC-9...

Le président: Quelle est votre question, sénateur McElman?

Le sénateur McElman: J'y arrive, monsieur le président, si vous voulez bien m'en donner le temps.

Voici donc ma question: Ne pourrions-nous obtenir une promesse que cela se fera aussitôt que possible. Je ne demande pas qu'on passe aujourd'hui même à l'action, mais je voudrais qu'on nous promette sans délai que cette capitale provinciale sera enfin dotée d'un service de réactés. J'ajoute que la piste de l'endroit peut recevoir des appareils DC-9. Ne pourrait-on améliorer ce service très prochainement?

M. Vaughan: Sénateur, je n'ai pas oublié les observations que vous avez faites lors de notre dernière visite ici, et lorsque je suis retourné à Montréal, j'ai prié le président d'alors d'Air Canada de vous écrire, si j'ai bonne mémoire.

Le sénateur McElman: J'ai en effet reçu sa lettre.

M. Vaughan: Je note vos remarques afin de les porter encore une fois à l'attention des préposés à l'exploitation et à la commercialisation de la compagnie, après quoi je communiquerai de nouveau avec vous.

Le sénateur McElman: Je vous remercie.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Je suis très heureux que l'*Ocean Limited* arrive à Edmunston à 7h. 30. Ce nouvel horaire nous plaît. L'*Ocean Limited* fait le trajet aller-retour d'Edmundston pendant la nuit et nous en sommes heureux. Nous ne sommes pas exigeants parce que nous savons que nous ne pouvons tout obtenir. Certes, nous sommes heureux que le train arrive à 7h. 30 mais ne pourriez-vous vous arranger pour satisfaire tout le monde?

Je demande à peu près chaque année qu'on améliore le service de transport depuis la gare jusqu'au centre de la ville. J'ignore si vous avez pris connaissance des remarques que j'ai formulées au Sénat la semaine dernière. Le service de transport depuis la gare jusqu'à la ville n'est certainement pas ce qui nous avait été promis ici même par le National-Canadien, la Commission de la capitale nationale, la Commission des transports d'Ottawa et la ville d'Ottawa. N'y a-t-il pas lieu d'espérer une amélioration à cet état de choses, ou devons-nous nous résigner à tolérer ces conditions?

M. Vaughan: En effet, sénateur, j'ai pris connaissance de vos remarques à ce sujet l'autre jour. Comme je m'attendais à votre question, je me suis documenté de façon à pouvoir y répondre. Nous avons des problèmes. Comme vous savez, l'emplacement de la gare n'est pas aussi facile d'accès que l'ancien emplacement, alors que les voyageurs n'avaient qu'à se rendre au Château Laurier, ce qui était très commode. Maintenant que la gare a été démanagée, les taxis posent un problème difficile.

Quoi qu'il en soit, plus tôt cette année, nous avons décidé de nous passer du concessionnaire qui nous transportait et nous avons demandé des soumissions pour de nouvelles concessions de taxis tant au Château Laurier qu'à la gare. Nous désirions incorporer dans la concession un service d'autobus assuré par le concessionnaire du service de taxis et qui ferait la navette entre la gare et l'hôtel. Nous avons choisi un nouveau concessionnaire du service des taxis, et le contrat a été adjugé à *Queensway Taxi*, et le service d'autobus fait partie de la concession. En raison des retards dans la livraison des véhicules, le nouveau service d'autobus ne débutera qu'à la mi-décembre. Ce sont là les derniers détails que j'ai obtenus à ce sujet. Ce service d'autobus viendra s'ajouter au service des taxis. En attendant, le service de transport des voyageurs est assuré de façon satisfaisante, croyons-nous, par *Queensway Taxi* ainsi que par un autobus de la ville.

La question que vous avez soulevée l'autre jour porte sur notre train qui arrive à 10 h. 10, tandis que le train du Pacifique-Canadien arrive à 10 h. 15. Les besoins de taxis pour ces deux seuls trains s'élèvent à 50 à 100 taxis par jour, et *Queensway Taxis* a pu les fournir. Le 19 novembre, c'est-à-dire le jour que vous avez mentionné dans votre discours au Sénat, la ville d'Ottawa a essuyé une forte tempête de verglas qui a paralysé la circulation, avec le résultat que le dispatcher des taxis n'a pu expédier à la gare le nombre de voitures nécessaires au transport des voyageurs à l'arrivée des deux trains. Ce n'est qu'environ une demi-heure après l'arrivée du second train que le dernier voyageur du premier train a pu quitter la gare. Je sais que cela peut vous irriter et je vous comprends. Toutefois, au total, 80 taxis étaient en disponibilité, mais à cause du mauvais temps, cette flotte de voitures n'a pu reprendre le temps perdu. Cependant, nous connaissons ce problème et nous nous efforçons de le résoudre.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): J'admets quelques-unes de vos réponses, mais je dois signaler que cela n'arrive pas qu'une fois. Je vais vous raconter ce qui s'est passé mardi, il y a deux jours. Alors que je faisais le trajet en taxi de la gare au Parlement, le dispatcher n'a cessé de répéter à toutes les 30 secondes à l'intercom qu'on avait besoin de plus de taxis à la gare, de sorte que 15 minutes après l'arrivée du train il y avait encore des voyageurs qui attendaient des taxis. Cela se passait mardi de cette semaine. Cela se répète tous les jours. Si vous en doutez, vous n'avez qu'à demander à ceux qui prennent ces taxis deux fois par semaine.

M. Vaughan: Eh bien, sénateur, comme je vous le disais, nous connaissons ce problème et, croyez-moi, c'en est un de taille. Nous allons essayer de remédier à cet état de choses.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Le service d'autobus sera-t-il exploité par le *Queensway Taxi* ou par le CN?

M. Vaughan: Par *Queensway Taxi*.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Nous avons un peu de difficultés avec les autobus. Le matin, le train de 8 h. 10 venant de Montréal transporte à Ottawa bon nombre d'hommes d'affaires. Il arrive à 10 h. 09, mais il y a un autobus qui part vide de la gare à 10 heures, et ainsi les voyageurs qui viennent de descendre du train doivent attendre le prochain autobus jusqu'à 10 h. 30. Pourquoi cet autobus n'attendrait-il pas l'arrivée du train?

M. Vaughan: Comme je l'ai expliqué, le nouvel autobus sera affecté au service des trains. Il sera exploité par *Queensway Taxi* et non par la Commission des transports d'Ottawa, et il devra attendre l'arrivée des trains. Il sera affecté à ce service.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Fera-t-il le parcours entre la gare et la ville?

M. Vaughan: Entre la gare et le Château Laurier. Il prendra aussi les voyageurs à destination des trains en partance. Une fois ce service établi, j'espère que la situation s'améliorera.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Je l'espère aussi.

Le sénateur Welch: Quel service aérien avez-vous en ce moment dans l'île du Prince-Édouard?

M. Vaughan: Il n'y a pas de service d'Air Canada qui dessert l'île du Prince-Édouard. Il est relié à l'E.P.A., autrefois la *Maritime Central Airways.*

Le sénateur Welch: Je suppose que si j'avais à me rendre aujourd'hui d'Ottawa à l'île du Prince-Édouard, je devrais correspondre à Moncton?

M. Vaughan: Si vous voyagiez en avion, c'est ce que vous devriez faire.

Le sénateur Welch: Peut-on espérer qu'Air Canada desservira un jour l'île du Prince-Édouard?

Le sénateur Rattenbury: J'espère que non! La situation étant ce qu'elle est, si Air Canada s'y installait, vous en verriez de belles!

Le sénateur Welch: D'après ce que j'entends, on en voit déjà de belles là-bas.

M. Vaughan: Il y a des transporteurs régionaux, des entrepreneurs privés. Vous comprenez sans peine que je dois être prudent en répondant à cette question. Si je vous satisfais, je mécontente une foule de gens.

Le sénateur Pearson: Pour revenir au bill, article 2a) «Compagnie du National», quelle différence y a-t-il entre la Compagnie du National et le réseau du national? Lequel des deux à le contrôle? Les deux ont-ils le même conseil d'administration?

M. Vaughan: Si vous vous reportez à l'article 2, sous «Interprétation», vous verrez:

(a) «Compagnie du National» signifie la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada;

(b) «Réseau du National»...

M. Duncan: Monsieur, pourrais-je vous donner une définition juridique. Les Chemins de fer Nationaux du Canada ne sont pas effectivement un corps constitué. Ce nom a été donné par la Loi sur les Chemins de fer Nationaux du Canada à un groupe de compagnies formant les Chemins de fer Nationaux. La Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada est l'une de ces compagnies.

Le sénateur Pearson: Le «réseau» comprend l'ensemble de ces compagnies.

M. Duncan: C'est l'ensemble des chemins de fer nationaux du Canada, tandis que la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada est l'une des compagnies constituantes.

Le sénateur Leonard: Je ne sais si M. Vaughan pourrait ou voudrait répondre à ma question, mais cela importe peu. J'aimerais connaître la situation financière de la compagnie, au 31 octobre ou au 30 septembre de cette année, comparativement à l'année précédente.

M. Vaughan: Oui. Notre déficit en 1967 était de 35 millions de dollars et nous avions prévu un déficit du même ordre pour 1968. En ce moment, nous réussissons à nous tenir dans les limites de nos prévisions budgétaires, et peut-être même un peu mieux. Par conséquent notre position financière est un peu meilleure que l'année dernière.

Le sénateur Leonard: C'est ce que je voulais savoir. Merci.

Je désirerais maintenant savoir si c'est là une nouvelle autorisation donnée à Air Canada d'emprunter directement du public.

M. Vaughan: L'article 7, qui figure à la page 5 du bill, est nouveau. Il n'était pas dans l'ancienne loi. En vertu de cet article, le gouverneur en conseil peut autoriser ou garantir certains emprunts d'Air Canada. Ces emprunts peuvent se faire de deux façons, soit directement par Air Canada et non par l'entremise du National-Canadien et du gouvernement, auquel cas on détermine le taux d'intérêt et les modalités de garantie des obligations émises par Air Canada. De plus, en vertu de cette nouvelle disposition, Air Canada pourrait être habilité à emprunter autrement que par l'intermédiaire du gouvernement, celui-ci garantissant le prêt ou les débentures.

Le sénateur Leonard: En fait, il s'agit d'affranchir Air Canada qui, jusqu'ici devait se faire financer par la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada.

M. Vaughan: Dans un sens, c'est à peu près cela. C'est un changement, car, auparavant, tous les emprunts passaient par la Compagnie du National. Afin d'éviter tout malentendu, je tiens à ajouter que la question des besoins de financement futurs d'Air Canada est présentement à l'étude par la Société et le gouvernement au niveau des experts en finance. Et puis, naturellement, comme nous avons une nouvelle administration qui a été choisie par le Conseil mardi, ces administrateurs vont faire une étude approfondie de la question. Étant donné ces circonstances, j'estime qu'il ne m'appartient pas d'en dire davantage.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, j'aimerais appeler l'attention de M Vaughan sur un problème de politique générale qui est une source d'ennuis pour certains employés de la région de l'Atlantique, et je voudrais savoir s'il est possible qu'on apporte des changements à cette politique et si une décision a été prise. Il s'agit du projet de mise à pied de quelque 20 p. 100 de la force policière du National-Canadien à travers le pays.

Dans une région comme Toronto, cette mise à pied frappera des agents n'ayant à leur crédit que 13 mois de service environ. Dans la région de l'Atlantique, elle atteindra un assez grand nombre d'agents qui travaillent pour vous depuis 10 ans et, dans un cas, un agent qui a 23 ans de service, à cause de l'effectif restreint dans ce secteur et du contrecoup, sur ce petit groupe, d'une réduction de 20 p. 100. L'inquiétude vient aussi du fait que lors de la mise à pied de 1967 à la même période de l'année, bien que plusieurs agents aient été repris dans d'autres régions, aucun ne l'a été dans la région de l'Atlantique. Inévitablement, on frappe des employés qui ont de longs états de service. En raison des ennuis que cette mesure entraîne et à cause du fait qu'il y a dans l'effectif environ 20 agents qui prendront leur retraite d'ici quatre ou cinq ans, serait-il possible de revenir sur votre décision et, à mesure que ces employés prendront leur retraite, au lieu de les remplacer, de garder à votre service ceux des mis à pied qui travaillent chez vous depuis plusieurs années, car il ne faut pas oublier que ceci se passe dans une région où les chances de trouver du travail sont très minces.

M. Vaughan: Sénateur, j'apprécie vos observations. Vous comprenez que je ne suis pas au courant des détails de ce cas et que j'ignore où en sont les discussions ou les négociations en ce qui concerne ce secteur particulier; mais je tiens à vous dire que je vais étudier la question à la lumière de vos propos. Je ne voudrais pas, cependant, que mes remarques soient interprétées par des syndicats ouvriers qui pourraient en prendre connaissance, comme une promesse de ma part de reconsidérer une mesure qui serait déjà un fait accompli mais je vais remettre cette affaire à l'étude à la lumière de vos remarques.

La compagnie cherche à être un bon patron, et nous ne négligeons rien pour y arriver, mais il nous est impossible de garder notre force policière à un niveau uniforme tout le temps. Nous devons modifier notre effectif en fonction des besoins du trafic, mais je suppose qu'il existe des ententes syndicales à l'égard des personnes que vous mentionnez. J'ignore quelles sont les clauses des contrats qui visent le renvoi ou la mise à pied des employés, mais en ce qui concerne les employés qui ont de longs états de service, je vous promets d'examiner la question.

Le sénateur McElman: Et vous me tiendrez au courant?

M. Vaughan: Oui. Je ne crois pas que ces employés aient encore reçu leur congé; je mets en doute le chiffre de 20 p. 100 que vous mentionnez. Il me paraît vraiment exagéré, mais sans doute tenez-vous ce renseignement d'une source digne de foi. Quoi qu'il en soit, je vais étudier la question à la lumière de vos remarques.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? En auriez-vous à poser, sénateur Kinley?

Le sénateur Leonard: Je propose que le bill soit rapporté sans modification.

Le président: Il n'y a pas d'opposition?

Des voix: D'accord.

La séance est levée.

APPENDICE «A»

Question 1

Combien d'heures de vol vos DC-8 ont-ils accomplies au cours du dernier exercice financier?

Question 2

Combien d'heures de vol vos DC-9 ont-ils accomplies? Comparez avec d'autres lignes aériennes—CPA ou Qantas—si ces chiffres sont publiés.

UTILISATION QUOTIDIENNE DES AVIONS APPAREILS DC-8 ET DC-9

	Nombre moyen d'«heures dans les airs» par avion et par jour 1967	
	DC-8	DC-9
Braniff	9.3	....
Continental	..	8.9
Delta	10.4	8.1
Eastern	8.0	5.4
National	10.4	
Northeast		5.8
Pan American	9.7	....
Trans World	..	6.4
United	9.9	..
Moyenne	9.7	6.8
Air Canada	9.8	7.6

	Nombre moyen d'«heures de vol» par avion et par jour 1966	
	DC-8	DC-9
Données les plus récentes de l'OACI		
Pacifique-Canadien	13.8	....
Qantas (app. B-707)	7.3	....
Air Canada	9.9	7.0

Nota: A noter que les données comparatives sur l'utilisation des avions pour l'année 1967 ont été établies sur une base de «temps dans les airs» *(take-off to touch-down)*, tandis que les chiffres des CPA et de Qantas pour l'année 1966, les plus récents déclarés, ont été établis sur la base du «temps de vol» *(Block-to-block)*.

Question 3

Quel est la charge proportionnelle minimale nécessaire pour assurer la rentabilité des avions?

Charge proportionnelle minimale nécessaire pour éviter le déficit

La charge proportionnelle minimale nécessaire pour éviter le déficit dépend du type d'avion et de l'itinéraire. Les prix unitaires varient un peu selon l'itinéraire, et les coûts unitaires varient considérablement selon l'itinéraire et le type d'avion.

Les deux principaux types d'avions en service à Air Canada en 1967 étaient le DC-8 et le DC-9. La charge proportionnelle minimale établie d'après son adaptabilité aux itinéraires, était:

DC-8 régulier (133 sièges)	48%
DC-9 à long fuselage (94 sièges)	53%

D'autres DC-8 et DC-9 ont été ajoutés à nos flottes en 1968 et nous prévoyons que la charge minimale baissera par rapport à l'année dernière.

Question 4

Combien d'itinéraires sont déficitaires? Quels sont-ils? Qu'entendez-vous faire à leur sujet s'ils demeurent déficitaires?

Itinéraires déficitaires

Air Canada tient les comptes du revenu et des frais d'exploitation d'un groupe de 30 itinéraires compris dans l'exploitation de son réseau. D'après cette décomposition, 10 de ces itinéraires, au cours de l'année civile 1967, ont enregistré des recettes d'exploitation supérieures aux frais d'exploitation, tandis que 20 étaient déficitaires. Cependant, seulement 8 de ces 20 derniers ont donné des revenus inférieurs aux dépenses d'exploitation directes, qui consistent en les coûts de vols directs, les frais d'exploitation des stations locales et les frais de ventes dans le district. En d'autres termes, seulement 8 itinéraires n'ont pu contribuer aux frais généraux de la compagnie. Ces 8 itinéraires ne forment qu'un petit pourcentage du réseau, n'apportant que 6.8 p. 100 du revenu total des itinéraires. Eu égard aux remarques du sénateur Hays concernant les informations confidentielles, Air Canada préfère ne pas révéler l'identité de ces itinéraires.

Air Canada s'efforce sans cesse d'améliorer la rentabilité de tous ses itinéraires en employant de meilleurs appareils, en les répartissant de façon plus judicieuse, en diminuant la charge minimale, en rectifiant les taux au besoin et en exerçant un contrôle rigoureux sur les coûts, sans oublier les avantages de commodités et matériels modernes.

Question 5

Quelle est la composition de l'équipage des DC-8 et des DC-9 comparativement aux autres lignes aériennes?

	DC-8 régulier (133 sièges)	DC-8 long fuselage (198 sièges)	DC-9 (94 sièges)
Aviateurs			
Pilotes—tous les services	3	3	2
Navigateurs—transatlantiques et Antilles seulement	1	1	-
Cabiniers			
Intérieurs	4/5	6/7	3/4
Transatlantiques	5	7	-
Sud	6	7	4

Dans le service intérieur, un membre supplémentaire d'équipage peut faire le voyage lors de courtes envolées comportant le service des repas et du bar; de plus, un autre membre de l'équipage peut encore être du voyage si les conditions de la circulation le justifient, par exemple aux périodes de pointe lorsque les passagers sont nombreux et qu'il y a plusieurs mamans avec leurs bébés.

Les membres surnuméraires d'équipage dans les services d'Air Canada sont affectés selon les normes généralement suivies dans l'industrie pour les types d'avions et services correspondants.

Question 6

Quel prix paieriez-vous pour des repas en première comparativement à d'autres lignes aériennes, et ces services sont-ils assurés par des concessionnaires?

Sur le territoire canadien, la plupart des repas servis à bord des avions d'Air Canada proviennent d'un fournisseur et font l'objet d'un contrat. Les différents repas varient à l'infini, selon l'heure du jour, le type d'avion, la nature de l'itinéraire et la durée du vol, etc.

Les coûts unitaires du service de repas des lignes aériennes varient selon les normes du service, la longueur de l'itinéraire et le nombre de repas prévu à l'horaire. Suit une comparaison d'Air Canada avec six grandes lignes aériennes américaines et les CPA pour 1967:

	Prix du repas servi en vol par mille-passager payant
American	.284¢ can.
Braniff	.192
Delta	.234
Eastern	.227
Northwest	.222
Trans-World	.201
Moyenne	.230
Air Canada	.227
CPA	.252

Sur tout son réseau, Air Canada a des contrats avec plus de vingt-quatre fournisseurs. Lors du renouvellement des contrats, la compagnie demande des soumissions qui en fait, sont prises en considération aux endroits où il y a des pourvoyeurs qui se font concurrence. Cependant, dans plusieurs grandes villes du Canada, il n'y a pas à l'heure actuelle de fournisseurs acceptables qui seraient en mesure de répondre aux besoins de la compagnie en ce qui concerne la qualité et le volume à des prix concurrentiels.

Sur le territoire canadien, la plupart des lignes aériennes à bord des avions d'Air Canada proviennent d'un fournisseur et font l'objet d'un contrat. Les différents repas varient, à bord, selon l'heure du jour, le type d'avion, la nature de l'itinéraire et le durée du vol.

Les coûts unitaires du service de repas des lignes aériennes varient selon les normes du service, la longueur de l'itinéraire et le nombre de repas pris à l'itinéraire. Sur une comparaison d'Air Canada avec six grandes lignes aériennes américaines, les CPA pour 1967 sont publiés.

Près du repas servi

Nord-Atlantique	
Braniff	192
Delta	234
Eastern	227
Northwest	222
Trans-World	
Moyenne	220
Air Canada	222
CPA	

Sur quat son réseau, Air Canada a des contrats avec plus de vingt-quatre compagnies. Lors du renouvellement des contrats, la commande demande des soumissions qui en fait, sont faites en conséquentiers ou contrats ou il y a des pourvoyeurs qui se font concurrence. Cependant, dans plusieurs grandes villes d'Canada, il n'y a pas à l'heure actuelle de fournisseurs acceptables qui seraient en mesure de répondre aux besoins de la compagnie, ce qui concerne la qualité et le volume à des prix concurrentiels.

Question 5

Quelle est la composition de l'équipage des DC-8 et des DC-9 comparativement aux autres lignes aériennes?

	DC-8	DC-9
Navigateurs		
Transport		
Hôtesses		
Sud		

Dans le service intérieur, un membre supplémentaire de l'équipage peut faire le voyage lors de courtes escales comportant le service des repas et du bar; de plus, un autre membre de l'équipage peut encore être du voyage si les conditions de la circulation le justifient, par exemple aux périodes de pointe lorsque les passagers sont nombreux et qu'il y a plusieurs membres avec leurs bébés.

Les membres supplémentaires d'équipage dans les services d'Air Canada sont affectés selon les normes généralement adoptées dans l'industrie pour les types d'avions et services intérieurs.

Question 6

Quels prix spéciaux ou pour des repas en première comparativement à d'autres lignes aériennes, et les services sont-ils assurés par des concessionnaires?

Question 7

Quelles sont les plus rentables des 20 dernières lignes d'exploitation directes, qui contiennent en les coûts de vols directs, les frais d'exploitation des stations locales et les frais de ventes dans le district. En d'autres termes, seulement 8 itinéraires n'ont pu contribuer aux frais généraux de la compagnie. Ces 8 itinéraires ne forment qu'un petit pourcentage du revenu, n'apportant que 6.8 p. 100 du revenu total des itinéraires. Eu égard aux remarques du sénateur Hays concernant les informations confidentielles, Air Canada préfère ne pas révéler l'identité de ces itinéraires.

Air Canada s'efforce sans cesse d'améliorer la rentabilité de tous ses itinéraires, en employant de meilleurs appareils, en les répartissant de façon plus judicieuse, en diminuant la charge minimale, en rectifiant les taux au besoin et en exerçant un contrôle rigoureux sur les coûts, sans oublier les avantages de commodités et matériels modernes.

Question 8

Quel est la charge proportionnelle minimale nécessaire pour assurer la rentabilité des avions?

Charge proportionnelle minimale nécessaire pour éviter le déficit

	DC-8	DC-9
Intérieur		
Transatlantique		
Sud		

Charge proportionnelle minimale nécessaire pour éviter le déficit

	DC-8	DC-9
Intérieur		
Transatlantique		
Sud		

Les prix unitaires dépendent du type d'avion et de l'itinéraire. Les prix unitaires varient un peu selon l'itinéraire et le type d'avion.

Navigateurs

Les deux principaux types d'équipage en service à Air Canada en 1967 sont le DC-8 et le DC-9. La charge proportionnelle minimale établie d'après son adaptabilité au système.

	DC-8	DC-9
Intérieur		
Transatlantique		
Sud		

Dans le service intérieur, un membre supplémentaire de l'équipage peut faire le voyage lors de courtes escales comportant le service des repas et du bar; de plus, un autre membre de l'équipage peut encore être du voyage si les conditions de la circulation le justifient, par exemple aux périodes de pointe lorsque les passagers sont nombreux et qu'il y a plusieurs membres avec leurs bébés.

Les membres supplémentaires d'équipage dans les services d'Air Canada sont affectés selon les normes généralement adoptées dans l'industrie pour les types d'avions et services intérieurs.

Question 6

Quels prix spéciaux ou pour des repas en première comparativement à d'autres lignes aériennes, et les services sont-ils assurés par des concessionnaires?

Question 7

Quelles sont les plus rentables des 20 dernières lignes d'exploitation directes, qui contiennent en les coûts de vols directs, les frais d'exploitation des stations locales et les frais de ventes dans le district. En d'autres termes, seulement 8 itinéraires n'ont pu contribuer aux frais généraux de la compagnie. Ces 8 itinéraires ne forment qu'un petit pourcentage du revenu, n'apportant que 6.8 p. 100 du revenu total des itinéraires. Eu égard aux remarques du sénateur Hays concernant les informations confidentielles, Air Canada préfère ne pas révéler l'identité de ces itinéraires.

Air Canada s'efforce sans cesse d'améliorer la rentabilité de tous ses itinéraires, en employant de meilleurs appareils, en les répartissant de façon plus judicieuse, en diminuant la charge minimale, en rectifiant les taux au besoin et en exerçant un contrôle rigoureux sur les coûts, sans oublier les avantages de commodités et matériels modernes.

Première session de la vingt-huitième législature

1968

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable GUNNAR S. THORVALDSON

Fascicule 3

Seule et unique séance sur le Bill C-18

intitulé:

Loi modifiant la Loi sur la protection des aides à la navigation

SÉANCE DU 19 DÉCEMBRE 1968

TÉMOINS:

Ministère des Transports: M. Jacques Fortier, c.r., avocat-conseil et directeur du Contentieux; M. J. H. Ballinger, chef, Division des aides à la navigation.

RAPPORT DU COMITÉ

L'Imprimeur de la Reine, Ottawa, 1968

20612—1

Première session de la vingt-huitième législature

1968

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable GUNNAR S. THORVALDSON

Fascicule 5

Seule et unique séance sur le Bill S-19
intitulé:
Loi modifiant la Loi sur la protection des eaux navigables

SÉANCE DU 19 DÉCEMBRE 1968

TÉMOINS:

Ministère des Transports: M. Jacques Fortier, c.r., avocat-conseil et directeur du Contentieux; M. J. N. Ballinger, chef, Division des aides à la navigation.

RAPPORT DU COMITÉ

L'Imprimeur de la Reine, Ottawa, 1969

29222—1

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Gunnar S. Thorvaldson

Les honorables sénateurs

Aird
Aseltine
Beaubien (*Provencher*)
Bourget
Burchill
Connolly (*Ottawa-Ouest*)
Connolly (*Halifax-Nord*)
Croll
Davey
Desruisseaux
Dessureault
Farris
Fournier (*Madawaska-Restigouche*)
Gélinas
Gouin
Haig
Hayden
Hays
Hollett
Isnor
Kickham
Kinley
Kinnear
Lang
Lefrançois
Leonard
Macdonald (*Cap-Breton*)
McDonald
McElman
McGrand
Méthot
Molson
Paterson
Pearson
Phillips (*Prince*)
Quart
Rattenbury
Roebuck
Smith (*Queens-Shelburne*)
Sparrow
Thorvaldson
Welch
Willis—(43)

Membres d'office: Flynn et Martin

(Quorum 9)

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat, le lundi 9 décembre 1968:

Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur McElman, appuyée par l'honorable sénateur Michaud, tendant à la deuxième lecture du Bill S-19, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la protection des eaux navigables».

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

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

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

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,
ROBERT FORTIER.

29222—1½

RAPPORT DU COMITÉ

Le JEUDI 19 décembre 1968.

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le Bill S-19, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la protection des eaux navigables» a, pour obtempérer à l'ordre de renvoi du 19 décembre 1968, étudié ledit bill et il en fait maintenant rapport sans amendement.

Le président,

GUNNAR S. THORVALDSON.

PROCÈS-VERBAL

Le JEUDI 19 décembre 1968.

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

Présents: Les honorables sénateurs Thorvaldson (*président*), Connolly (*Ottawa-Ouest*), Fournier (*Madawaska-Restigouche*), Haig, Lefrançois, Leonard, McDonald, McElman, McGrand et Smith (*Queens-Shelburne*)—(10).

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

Le bill S-19, Loi modifiant la Loi sur la protection des eaux navigables, est lu et étudié.

Sur une motion dûment présentée, il est *décidé* de recommander l'impression de 800 exemplaires en anglais et de 300 exemplaires en français du présent procès-verbal.

Les témoins suivants sont entendus:

MINISTÈRE DES TRANSPORTS:

M. Jacques Fortier, c.r., avocat-conseil et directeur du Contentieux.

M. J. N. Ballinger, chef, Division des aides à la navigation.

Sur une motion présentée par l'honorable sénateur Leonard, il est *décidé* de rapporter le projet de loi sans amendement.

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

ATTESTÉ:

Le secrétaire du Comité,
John A. Hinds.

LE SÉNAT

COMITÉ DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 19 décembre 1968

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le bill S-19 intitulé: Loi modifiant la Loi sur la protection des eaux navigables, se réunit aujourd'hui à dix heures du matin pour l'étude de ce bill.

Le sénateur Gunnar S. Thorvaldson (président) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, pourrions-nous avoir la motion ordinaire relative à l'impression?

Sur motion, il est décidé que sera établi un compte rendu sténographié des délibérations, et il est recommandé qu'en soient imprimés 800 exemplaires en anglais et 300 en français.

Le président: Honorables sénateurs, nous avons comme témoins devant nous ce matin un de mes vieux amis M. Jacques Fortier, c.r., avocat-conseil et directeur du Contentieux au ministère des Transports, M. J. N. Ballinger, chef de la Division des aides à la navigation de ce Ministère.

Nous allons entendre M. Fortier.

M. Jacques Fortier, c.r., avocat-conseil et directeur du Contentieux, ministère des Transports: Monsieur le président et honorables sénateurs, la Partie I de la Loi sur la protection des eaux navigables traite de l'approbation à obtenir du ministre des Transports avant la construction d'un ouvrage dans les eaux navigables. Nous proposons d'apporter à la Partie I les modifications suivantes: L'expression «Ministre» désignerait le ministre des Transports. En vertu d'un décret du Conseil rendu en 1966, les fonctions attribuées au ministre des Travaux publics par la Partie I ont été transférées au ministre des Transports.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): En vertu des dispositions de la Loi sur l'administration financière, je suppose?

M. Fortier: En vertu de la Loi sur les transferts de fonctions.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): De la Loi sur les transferts de fonctions.

M. Fortier: Dans l'article 1er du projet de loi, nous modifierons la définition de l'expression «eaux navigables» pour les fins de la Loi de façon qu'elle englobe les étendues d'eau artificielles, comme celles qui sont créées par la construction de canaux et de barrages.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Puis-je poser une question? Quelle largeur doit avoir une rivière pour être considérée navigable? Un ruisseau ou une rivière sont-ils considérés comme des eaux navigables, quelle que soit leur taille?

M. Fortier: La question de savoir si un cours d'eau est navigable est une question de fait; mais, pourvu que même les embarcations de plaisance puissent y naviguer, nous le considérerions comme une eau navigable.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Même un canoë ou une petite embarcation?

M. Fortier: Oui, monsieur.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): C'est-à-dire, toutes les nappes d'eau?

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Toutes les nappes d'eau sur lesquelles on peut voyager dans des embarcations.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Très bien.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): C'est un point très intéressant. Voulez-vous dire que, si quelqu'un construit sur un ruisseau un canal à vannes afin d'y faire descendre des billes au début du printemps, votre Ministère exerce une juridiction? C'est peut-être un problème qui ne se pose pas.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): C'est un problème qui se pose.

M. J. N. Ballinger, chef, Division des aides à la navigation, ministère des Transports: Sénateur, je dirais oui, c'est vrai. Le principal objet du bill est de protéger la navigation.

Or, il y a des endroits où les gens bloquent les voies navigables, petites ou grandes, et interrompent ainsi la navigation. Le projet de loi vise à faire disparaître ces restrictions des voies navigables.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Se posent-ils des problèmes de ce genre?

M. Ballinger: Par-ci, par-là.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Je sais que, lorsqu'on entreprend de définir l'expression «ruisseau», on se trouve dans la même situation que lorsque l'on définit l'expression «eaux navigables». Vous avez eu des problèmes au Ministère, problèmes que créent le blocage des ruisseaux, comme on l'a dit. Les gens font des choses désagréables comme cela. Si ces gens insistent, pouvez-vous faire autre chose qu'ordonner à la compagnie d'enlever son barrage de cette rivière ou de ce petit ruisseau?

M. Ballinger: Si une compagnie désire construire un barrage qui obstruera un ruisseau, elle est tenue, aux termes de la Loi sur la protection des eaux navigables, d'en obtenir l'approbation. Une des conditions de l'approbation est qu'elle doit annoncer son projet dans les journaux locaux, de façon à donner aux personnes qui pourraient être touchées par le projet l'occasion de faire connaître leurs intérêts. Le Ministère a la responsabilité d'évaluer les deux côtés de la situation afin de déterminer si le projet doit être approuvé ou non.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Prenez-vous jamais une initiative de votre propre chef—si quelqu'un construit une entrave sur une rivière—sans qu'il y ait eu une plainte publique, si la construction se fait sans un permis et qu'elle obstrue une rivière qui est vraiment navigable au sens large du terme?

M. Fortier: Ces cas étaient soumis au ministère des Transports.

Il existe maintenant dans la Loi un article qui permet au ministre d'autoriser l'enlèvement d'ouvrages non autorisés. Des fonctionnaires du ministère des Travaux publics m'ont informés qu'autant qu'ils sachent, il n'y a eu qu'un cas où il a été jugé nécessaire de procéder à l'enlèvement d'ouvrages non autorisés.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Alors, ce n'est plus un sujet à discuter ici.

Le sénateur Leonard: D'après ce que je comprends de l'article 1er, l'insertion d'un nouvel article 1A voudrait dire que les canaux n'étaient pas considérés antérieurement comme des eaux navigables. Est-ce exact?

M. Fortier: Auparavant, les canaux n'étaient pas compris dans la loi. Nous avons une décision du ministère de la Justice, selon laquelle les étendues d'eau artificielles ne relèvent pas de la loi.

Le sénateur Leonard: Ni les canaux.

M. Fortier: Ni les canaux.

Le sénateur Leonard: Maintenant vous y insérez les canaux et les étendues d'eau artificielles?

M. Fortier: Oui.

Le sénateur Leonard: Il y a, évidemment, les canaux qui sont des ouvrages publics fédéraux?

M. Fortier: Oui.

Le sénateur Leonard: Qui relève du gouvernement fédéral. Mais je suppose qu'il y a aussi des canaux, ou même des ouvrages privés qui relèvent de provinces ou de municipalités?

M. Fortier: La raison pour laquelle les canaux ont déjà relevé du gouvernement dans la loi est que le ministère des Transports régit tous les canaux et qu'en vertu des règlements régissant les canaux, nous avons des dispositions qui exigent qu'une personne qui se propose de construire un ouvrage dans un canal obtienne l'approbation du Ministère. Mais nous administrons tous les canaux et je ne crois pas qu'actuellement, il y ait des canaux qui ne relèvent pas du gouvernement fédéral.

Le sénateur Leonard: De sorte que les canaux ont déjà relevé du gouvernement fédéral en vertu d'une autre loi, mais vous les faites relever de la Loi sur la protection des eaux navigables pour quelque raison particulière?

M. Fortier: Parce que le ministre des Transports est maintenant le ministre aux fins de la Partie I. Auparavant, c'était le ministre des Travaux publics. Le ministère des Transports avait l'administration des canaux. Nous gardons au Ministère, sous le ministre des Transports, le soin d'approuver les ouvrages dans les canaux.

Le sénateur Leonard: Est-ce que toute la juridiction sur les canaux est transférée du ministère des Travaux publics au ministère des Transports?

M. Fortier: Les canaux ont toujours ressorti au ministère des Transports. La raison pour laquelle nous les faisons entrer maintenant est que nous faisons maintenant relever la Partie I du ministère des Transports.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): A propos de la question du sénateur Leonard, et peut-être à propos de celle du sénateur Smith (Queens-Shelburne), qu'en serait-il dans le cas d'une société d'exploitation forestière qui possède une étendue de terrain sur laquelle se trouve une étendue d'eau qu'elle endigue en tout temps; elle y entretient un canal à vannes mais, en même temps, elle crée une étendue d'eau qui n'est pas navigable. Auriez-vous compétence dans ce cas?

M. Fortier: Cela relèverait de la compétence prévue à la Partie I.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Même sur du terrain de propriété privé?

M. Fortier: Ah! oui.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): A titre de question supplémentaire, même si ce canal avait été construit à un moment donné sous une autre autorité qui existait dans la province? Je vais donner un exemple concret, afin de vous faire comprendre ce à quoi je veux en venir. Il y a quelques années, on a construit, avec la collaboration de la province de la Nouvelle-Écosse, un canal destiné à permettre le détournement de l'eau d'une rivière vers un ruisseau principal de la rivière Mersey, en Nouvelle-Écosse, qui est la rivière la plus grande et, en ce moment, une source de production d'énergie. Ce canal était également utilisé par une compagnie de papier journal pour transporter son bois à pâte de ces régions. Auriez-vous compétence dans un cas comme celui-là? Si quelqu'un protestait, pourrait-on s'adresser à nous tout comme au gouvernement provincial?

M. Fortier: En vertu de l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique, tous les canaux relèvent de la compétence législative fédérale.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Peu importe qui les a construits?

Le sénateur Hays: Qu'est-ce qui est nouveau dans cette Loi et qui n'a pas relevé d'un autre Ministère? Est-ce simplement un transfert de fonctions?

M. Fortier: Il ne s'agit pas d'un simple transfert de fonctions. Nous modifions aussi certaines dispositions existantes de la loi, Partie I et Partie II. La Partie II a toujours relevé de la compétence du ministère des Transports. En ce qui concerne les modifications de la Partie I, nous en proposons un bon nombre.

Le sénateur Hays: Ma question suivante concerne les eaux d'irrigation. Ces eaux relèvent-elles de la compétence fédérale, lorsquelles sont détournées pour fins d'irrigation?

M. Fortier: J'en doute.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Y a-t-il de ces eaux qui sont navigables, sénateur?

Le sénateur Hays: Elles sont assez étendues pour l'être.

Lorsque vous tirez de l'eau d'un ruisseau et qu'il vous est permis d'en tirer une certaine quantité—je crois que cela relève de la compétence provinciale—et que la quantité qu'il vous est permis de retirer est plus grande à certains moments que la quantité brute qui coule dans le ruisseau—je parle de la conservation des eaux le long du versant est des Rocheuses—de quelle juridiction cela relève-t-il?

M. Fortier: Les canaux artificiels sont des canaux d'irrigation; ils relèvent de la juridiction provinciale.

Le sénateur Hays: Prenons une quantité d'eau qui peut être utilisée de temps à autre pour la navigation. Si vous avez un projet d'irrigation avec de l'eau provenant d'un petit ruisseau et qu'on vous a permis de retirer une certaine quantité d'eau de ce ruisseau, vous avez une situation dans laquelle il est concevable que vous puissiez retenir toute l'eau par des digues. Est-ce que cela relève de la juridiction provinciale?

M. Fortier: Je sais que ce cas ne relèverait pas de la compétence du ministère des Transports. Quant à savoir si un autre ministère du gouvernement fédéral serait en cause dans le détournement des eaux d'un lac ou d'une rivière vers ce canal artificiel, je l'ignore. Il se peut qu'un autre ministère soit intéressé.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Pas en vertu de cette Loi?

M. Fortier: Pas en vertu de cette Loi.

Le président: Le sénateur Hays faisait allusion à un grand projet d'irrigation en Alberta, près de Calgary.

Le sénateur Hays: Nous avons des systèmes d'irrigation dans lesquels on prend toute l'eau, si la neige ne fond pas dans les montagnes—et c'est la source même de toutes nos eaux.

M. Fortier: Je sais qu'en Colombie-Britannique, les canaux d'irrigation que vous avez mentionnés sont régis par les lois provinciales.

Le sénateur Leonard: La rivière Bow est certainement elle-même une rivière navigable; elle relèverait donc à tout événement de la juridiction fédérale.

Le sénateur Hays: De même que les eaux des montagnes qui peuvent être utilisées.

Le sénateur Leonard: Le seul mot «navigation» serait suffisant. Je suis porté à croire que le gouvernement fédéral aurait juridiction sur ces eaux.

M. Fortier: En vertu de l'article 3 du projet de loi, nous modifions l'article 4 de la Loi de façon à prévoir que l'approbation de la construction d'ouvrages puisse être donnée, sous réserve de conditions, et à prévoir aussi que l'approbation soit nulle à moins que les travaux ne soient entrepris dans les six mois et achevés dans les trois ans qui suivent et que les ouvrages soient construits et entretenus conformément aux termes et conditions de l'approbation.

C'est une modification considérable des dispositions existantes, qui prévoient simplement un refus d'approbation ou une approbation. C'est la modification que nous voudrions apporter à l'article 4.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Pour quelle raison, monsieur Fortier, voulez-vous mettre cette disposition dans la loi? Vous est-il arrivé dans le passé de donner des permis de faire certaines choses et que rien n'ait été fait à ce sujet pendant un certain nombre d'années?

M. Ballinger: Oui, c'est exact, sénateur.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Quel mal y a-t-il à ne pas s'en prévaloir pendant un certain temps?

M. Ballinger: Les situations peuvent changer au cours des ans, et parfois cela peut causer des ambarras.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Vingt-cinq ans peuvent s'écouler, puis on pourrait ne plus vouloir construire.

M. Ballinger: Nous en avons un qui a été approuvé il y a trois ans et qu'on ne fait que commencer à construire. La situation a un peu changé dans la région où il est construit et cela cause des embarras.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Oui, je comprends cela.

M. Fortier: La loi actuelle prévoit que les ouvrages d'une valeur de moins de $500 n'ont pas besoin d'approbation. Nous modifions cette disposition de façon qu'elle prévoit que les seuls ouvrages qui soient exemptés soient ceux qui, selon le ministre, ne nuisent pas sensiblement à la navigation.

L'article 5 de la loi actuelle prévoit que le ministre a le pouvoir d'ordonner l'enlèvement d'un ouvrage qui n'a pas été autorisé. Nous voulons modifier cet article de façon à autoriser aussi le ministre à ordonner qu'on ne continue pas un ouvrage, si cet ouvrage entrave gravement la navigation et aussi à autoriser le ministre à approuver un ouvrage après que la construction de cet ouvrage est commencée si, avant la construction, il a consenti à ce que cet ouvrage soit commencé.

Le sénateur Hays: Cela me ramène à ma première question au sujet de l'irrigation. Si vous prenez de l'eau d'une rivière qui relève de la compétence du gouvernement fédéral, est-ce que cela n'entrave pas aussi, alors, la compétence provinciale dans la mesure où l'utilisation de l'eau prise dans ces rivières est concernée?

M. Fortier: C'est exact. Le détournement d'eau pour la production d'énergie ou pour les canaux d'irrigation, j'en suis certain, ne relève d'aucune des lois qu'applique le ministère des Transports, mais je crois vraiment, sénateur, que vous avez raison et que cela relèverait de la juridiction provinciale.

Le sénateur Hays: Mais alors, n'y aurait-il pas conflit d'intérêts dans le cas du détournement d'eau pour fins d'irrigation? Par exemple, prenons le cas de plusieurs de nos rivières de l'Alberta à l'heure actuelle; dans le nouveau système d'irrigation par aspersion, on utilise des millions et des millions de gallons d'eau simplement en installant une pompe. Mais cette rivière est une rivière qui pourrait être utilisée pour le transport et ainsi de suite.

M. Fortier: Je doute qu'elle le serait.

Le sénateur Hays: Je pense, par exemple, à l'Inde, et au Gange où on utilise toute l'eau du fleuve avant qu'elle atteigne la mer. La même situation se retrouve au Japon. En ce qui concerne le Canada, il y aura très probablement un conflit de juridictions.

M. Fortier: Les canaux relèvent du ministère des Transports et personne ne peut en retirer de l'eau avant d'avoir obtenu au préalable un bail ou un permis du Ministère. Mais, partout ailleurs, pour les eaux sur lesquelles nous ne possédons pas de droit de propriété, je ne crois pas qu'il existe d'autre juridiction que celle des provinces.

Le sénateur Leonard: Excusez-moi, mais n'y aurait-il pas juridiction dans le cas où le puisement d'eau d'une rivière navigable entrave la navigation?

Le sénateur Hays: En aval.

Le sénateur Leonard: Oui, ou dans le ces de toute entrave à la navigation.

M. Fortier: Nous n'avons jamais exercé une telle autorité, monsieur le sénateur.

Le sénateur Hays: Mais aux termes de cette nouvelle loi, vous serez en mesure de déterminer la quantité d'eau prise dans une rivière. Les rivières sont formées par nombre d'affluents et je puis concevoir que, dans un avenir passablement rapproché, un grand nombre de ces petits ruisseaux, et ainsi de suite, qui permettent de remplir le barrage sur la Saskatchewan, par exemple, seront complètement vidés.

M. Fortier: Évidemment, cette partie de la loi ne concerne que la construction d'ouvrages dans des eaux navigables. Elle ne touche pas l'eau elle-même, ni la quantité d'eau dans un ruisseau ou la quantité d'eau qu'une personne peut en détourner. Elle n'intéresse que la construction d'ouvrages dans des eaux navigables.

Le sénateur Hays: Prenons par exemple, un petit ruisseau: je suis en train d'aménager un système d'irrigation aux fins duquel je me servirai du tiers de l'eau qui coule dans ce ruisseau; c'est le genre de choses que nous verrons tout au long des pentes est des Rocheuses d'ici peu, parce que nous nous intéressons vivement à la quantité d'eau que nous pouvons prendre à l'heure actuelle, pour accroître la productivité du terrain dans une mesure variant entre 700 et 1,000 p. 100, grâce à l'irrigation par aspersion. Mais dans chaque cas, il faut construire des ouvrages dans ces ruisseaux ou ces rivières, et c'est ce que nous faisons.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Sénateur, ces ruisseaux et ces rivières sont-ils navigables avant que vous y construisiez quoi que ce soit?

Le sénateur Hays: Peut-être pas à l'endroit même où l'on construit mais ils le sont certainement en aval et la quantité d'eau qui en est tirée en amont peut certainement influer sur la possibilité de naviguer en aval.

Le sénateur Leonard: A un point quelconque en aval.

Le sénateur Hays: Oui, à un point quelconque en aval. Il n'y a pas de doute à ce sujet.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Il se peut donc que les droits qui existent en aval puissent être touchés par ce que l'on fait en amont.

Le sénateur Hays: Il me semble qu'à l'heure actuelle, l'eau constitue l'un des principaux problèmes du Canada. A l'avenir, si la population atteint les 100 millions, je me demande seulement combien d'eau nous viendra de l'Arctique, et ainsi de suite. Ce que nous faisons à l'heure actuelle en ce qui a trait à l'irrigation, et le président le sait,—la construction du barrage sur la Saskatchewan permettra de mettre en valeur dans le triangle Palliser tout un nouveau secteur de plusieurs centaines de milles carrés.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Dans le cas du barrage sur la Saskatchewan, une fois le barrage rempli et le lac formé derrière lui, est-ce que l'écoulement subséquent a influé sur la quantité d'eau disponible en aval de la rivière?

Le sénateur Hays: Il est concevable que la quantité d'eau utilisée en amont soit telle que le barrage ne puisse jamais se remplir si l'on érigeait sur les pentes est des Rocheuses toute une série de petits barrages d'irrigation. Mais je prévois un important conflit de juridiction entre le gouvernement fédéral et les provinces à l'avenir, en ce qui a trait à l'administration de l'eau.

M. Fortier: Naturellement, la question de détourner l'eau d'une rivière, d'un lac ou d'un ruisseau à des fins d'irrigation ou d'énergie en est une que les partis intéressés devraient soulever auprès de l'administration provinciale. Il se peut également que certains autres ministères fédéraux soient intéressés, mais je suis certain que le ministère des Transports ne l'est pas. Nous nous intéressons uniquement à la navigation et nous n'avons aucune juridiction sur le détournement de l'eau. S'il s'agit d'un canal, nous avons juridiction parce que les canaux nous appartiennent. La situation est la même dans les ports publics, parce que ceux-ci appartiennent à l'État fédéral. Ailleurs, par exemple le long du Saint-Laurent, sauf à Montréal, à Sorel, à Québec et à Trois-Rivières, le lit du fleuve est dévolu à la province et l'administration de l'eau relève de la province.

Le sénateur Hays: Il n'y a donc aucun conflit en ce qui a trait au projet de loi que nous étudions? Je songe au cas d'une personne qui ferait une demande et qui se ferait répondre par la province qu'elle prend tellement d'eau qu'elle porte atteinte à la navigation en aval de son installation. Ce genre de situation se produit. Je me demande également à combien de personnes il faut écrire pour obtenir un permis. Cela s'applique aussi à la production d'énergie.

Le président: Monsieur Fortier, j'imagine qu'il est important pour le Comité, aux fins de son étude de ce projet de loi, de se souvenir ce que dit l'Acte de l'Amérique du Nord britannique à ce sujet; je crois que cela se trouve à l'article 91, sous le simple titre d'«Eaux navigables».

M. Fortier: Dans l'annexe de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, il est dit que les canaux et les nappes d'eau reliées aux canaux appartiennent au gouvernement fédéral, et cela vaut également pour les ports publics. Mais aucun autre droit relatif à l'eau n'est dévolu au gouvernement fédéral.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Cela est-il vrai de toutes les provinces? N'y a-t-il aucune exception? Je m'interroge au sujet des antécédents de cette affaire. Je songe par exemple à la Nouvelle-Écosse, ma propre province, où je suis certain que, pendant plusieurs années, si quelqu'un désirait construire un barrage ou un moulin, et ce genre de choses se produisait beaucoup plus souvent anciennement qu'à l'heure actuelle, il devait s'adresser à un autorité provinciale quelconque pour acquérir le droit à l'eau qui lui permette de bâtir la scierie sur telle rivière ou de bâtir un barrage pour retenir les billes, et ainsi de suite. De fait, lorsqu'on a construit cette installation énergétique dont j'ai fait mention il y a quelques instants, la commission de l'énergie de la Nouvelle-Écosse a dû réacquérir au nom de la province les anciens droits de certains vieux moulins de la région, afin d'obtenir l'autorité nécessaire pour enlever toutes ces vieilles installations.

Aurions-nous donc dû nous adresser d'abord aux autorités fédérales? Il peut y avoir des différences dans les antécédents de la situation, en ce que les provinces plus anciennes peuvent avoir acquis des droits que les autres provinces n'ont pas.

M. Fortier: Il y a une chose: si quelqu'un se proposait de bâtir dans un cours navigable un barrage énergétique ou un moulin avec un barrage, il lui faudrait l'approbation du ministre des Transports. Et j'imagine qu'ensuite, la même personne devrait s'adresser à l'autorité provinciale pour obtenir la permission de prendre de l'eau aux fins de la centrale d'énergie ou du moulin.

Le sénateur Hays: Voulez-vous dire que les fonctionnaires des Transports fédéraux devraient s'adresser aux fonctionnaires provinciau xou au requérant?

Le président: Je crois que dans ce cas, il est question de l'utilisateur ou de l'utilisateur prévu.

M. Fortier: Il s'agit de l'utilisateur prévu.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Dans certains de ces cas, nous reculons aux premiers colons, il y a plus de deux siècles. Ils ont acquis ces droits d'une manière ou d'une autre, droits qui s'appelaient droits à l'eau, et ils ont construit des moulins et les propriétaires subséquents des terraisn ont conservé certains droits à l'eau qui ont une certaine valeur.

Le sénateur Hays: Dans notre région, un cultivateur peut aisément dépenser $50,000 pour une installation d'irrigation et on nous a toujours donné à croire que, si l'on se sert de l'eau pendant sept années consécutives, on a acquis un droit inaliénable à l'eau. Si c'est faux, et si cette question relève du gouvernement fédéral, il serait bon qu'on nous le fasse savoir avant que nous ne dépensions des sommes pareilles. J'ai un système d'irrigation sur ma propre exploitation, que nous utilisons probablement chaque année afin de conserver ce droit.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Je me demande si cela ne fera que mêler les cartes. J'imagine que, lorsqu'on parle de la quantité d'eau à détourner aux fins de l'irrigation ou à d'autres fins, cela n'intéresse la province que parce qu'il s'agit d'une des ressources naturelles qui relèvent des provinces dans une certaine mesure—voilà ce que vous dites d'une part mais, d'autre part, vous dites qu'en érigeant cet ouvrage, il se peut qu'on crée ou qu'on détruise une nappe d'eau navigable et qu'alors cette autorité entre en jeu. Je crois qu'il y a là une situation dont pourraient découler des conflits. Est-ce juste?

M. Ballinger: Je ne sais pas si c'est bien utile, mais je crois que le gouvernement fédéral est le seul à avoir juridiction en matière de navigation au Canada et en ce qui a trait à l'utilisation des nappes d'eau à des fins de navigation.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Si la navigation est touchée d'une manière ou d'une autre, ou si une nappe d'eau navigable est formée, le gouvernement fédéral est immédiatement intéressé.

M. Ballinger: C'est exact.

Le sénateur Hays: Il y a donc conflit.

M. Ballinger: Oui, il faut l'admettre, dans une certaine mesure.

Le sénateur Leonard: Tant que la navigation n'est pas touchée, l'eau relève de la province.

M. Fortier: En autant que l'utilisation de l'eau toucherait la navigation. Je suis certain qu'au ministère des Transports, nous n'appliquons pas de loi touchant cette situation.

Peut-être existe-t-il un ministère fédéral qui s'intéresse à l'utilisation de l'eau mais, au ministère des Transports, nous n'en savons rien.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Quelle est la situation en ce qui a trait aux eaux internationales?

M. Fortier: Cette question est régie par une convention internationale. En 1909, un nouveau traité a constitué une Commission mixte internationale dont relèvent les nappes d'eau internationales et certains affluents du Saint-Laurent.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Monsieur le président, puis-je poser une autre question? Il me semble que, lorsque toute cette question relevait du ministère des Travaux publics, ce Ministère était également autorisé et habilité à permettre l'utilisation d'une nappe d'eau navigable particulièrement en ce qui a trait au secteur situé au-delà de la ligne des eaux basses; en outre, il avait l'autorité nécessaire et il avait comme ligne de conduite de céder à bail le droit de construire une usine de conditionnement du poisson ou un quai privé au-delà de la ligne des eaux basses. Le ministère des Transports s'occupe-t-il maintenant des baux qui ont été cédés dans le passé?

M. Fortier: Nous avons toujours régi la construction du genre d'ouvrages dont vous parlez dans les ports publics, parce que le lit des ports publics appartient au gouvernement fédéral et que le ministère des Transports administre les ports publics. Cette situation s'étend également aux canaux. Le lit des canaux, le canal Rideau, le canal Trent et les autres, appartient au gouvernement fédéral et la construction de tout ouvrage dans le lit des canaux relèverait de nous. Le lit s'étend jusqu'à la ligne des eaux hautes. Ailleurs, c'est probablement une question qui relève de l'autorité provinciale.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Ma prochaine question porte sur un sujet que je ne comprends pas bien. Ai-je tort de croire que ce secteur relevait jusqu'à tout récemment du ministère des Travaux publics?

M. Fortier: Le ministère des Travaux publics est chargé de l'administration de certains biens immeubles tels que les quais du gouvernement. Il acquiert les emplacements nécessaires à la construction de ces quais. C'est donc lui qui régit le droit de construire des ouvrages sur les emplacements contigus aux quais qu'il a construit, ou avoisinant ceux-ci. Cette question relève encore des Travaux publics.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Mais le ministère des Travaux publics n'a jamais eu juridiction dans le secteur que nous étudions ce matin? Je croyais que cette responsabilité avait été confiée au ministère des Transports—quand était-ce donc?

M. Fortier: En 1966.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Oui, en 1966.

M. Fortier: Ce n'est que la Partie I qui nous a été confiée en 1966; le lit des ports publics et des canaux a toujours relevé de nous.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Le requérant qui cherchait à obtenir l'autorisation de bâtir quelque chose devait donc s'adresser aux deux ministères.

M. Fortier: C'est possible.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Cette situation a toujours été un peu confuse et je me souviens de certains cas précis qui ont exigé beaucoup de temps. Il s'agit uniquement de cas qui se sont présentés en Nouvelle-Écosse. Il fallait également obtenir l'opinion du ministère de la Justice quant à la nature précise des droits de la province et, dans un cas en particulier, le requérant avait dû obtenir également l'approbation du gouvernement provincial. C'est pour cette raison que je me demandais s'il y avait de la confusion à l'égard des droits historiques qui pouvaient ne pas exister en Colombie-Britannique, par exemple.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Du point de vue pratique, monsieur le président, je crois que le transfert au ministère des Transports est très sage, parce que je me souviens de m'être occupé de cas où il fallait obtenir un permis aux termes de la Loi sur la protection des eaux navigables et, à cette fin, il fallait faire la navette entre le ministère des Travaux publics et le ministère des Transports. Maintenant, toute la question pourra être réglée au même endroit. Je crois que c'est très pratique.

Le président: Honorables sénateurs, pouvons-nous demander à M. Fortier de continuer son exposé?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Fortier, vous pouvez sauter tout point dont il a déjà été question au cours de notre discussion.

M. Fortier: Merci, monsieur le président, c'est ce que je vais faire.

Aux termes de l'article 5 du projet de loi, nous pourrions stipuler, si, à la suite de l'écoulement du temps et du changement des conditions, un ouvrage venait à gêner la navigation, que la construction, la réparation ou la modification de l'ouvrage soit traitée comme une nouvelle construction. L'approbation accordée aux termes de la Partie I serait valable pour une période limitée seulement, mais elle serait renouvelable.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): De quel paragraphe s'agit-il?

M. Fortier: C'est l'article 8 de la loi.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Dans ce cas, il n'y a pas de dédommagement? Si, par exemple, on approuve la construction d'un pont sur une nappe d'eau considérée navigable et que, par suite de l'évolution de la situation, cet ouvrage vienne de l'avis des tribunaux à gêner la navigation, cela serait fait aux frais du propriétaire du pont ou du quai, sans dédommagement?

M. Ballinger: Oui, c'est-à-dire si, de l'avis du propriétaire, il fallait reconstruire ou réparer l'ouvrage.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): De l'avis du propriétaire?

M. Ballinger: Oui, de l'avis du propriétaire.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Qu'arrive-t-il dans le cas où le Ministère, après avoir approuvé l'ouvrage, décide que, vu l'évolution de la situation, l'ouvrage gêne maintenant la navigation? Cela ne s'applique-t-il pas tant au Ministère qu'au propriétaire? Le propriétaire pourrait désirer le changer et bâtir un quai plus gros. Je comprendrais que, dans ce cas, il lui soit nécessaire d'en obtenir l'approbation préalable. Mais disons, aux fins de la discussion, que la situation a changé à cet endroit, et que le Ministère juge maintenant que l'ouvrage gêne la navigation: pourriez-vous alors exiger du propriétaire qu'il modifie son ouvrage?

M. Ballinger: Les modifications proposées prévoient l'approbation de l'ouvrage pour une période fixe. Normalement, la longévité prévue d'un pont est de 70 ans. L'approbation sera probablement valable pour 70 ans et si, à la fin de cette période, le propriétaire songeait à réparer ou à modifier le pont, il lui faudrait alors obtenir une nouvelle approbation. En ce qui concerne le propriétaire, le pont est complètement amorti au cours de cette période.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Qu'arrive-t-il lorsqu'un pont qui a été autorisé pour 70 ans gêne maintenant la navigation?

M. Fortier: Avant la fin de la période de 70 ans?

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Oui.

M. Fortier: Ce texte ne concerne que l'approbation et ne touche pas du tout à la question des responsabilités. C'est une question qu'il faudrait régler suivant la loi locale, à savoir si le propriétaire a droit à un dédommagement lorsque le ministre a ordonné que l'ouvrage soit enlevé.

Le sénateur Hays: Avez-vous une liste des nappes d'eau navigables?

M. Fortier: Non, sénateur, nous n'en avons pas.

Le sénateur Hays: En réponse à la première question qui a été posée, vous avez dit que toute nappe d'eau sur laquelle on peut aller même en canoë tombe sous le coup de cette loi. Ainsi, si l'on détourne une rivière à des fins de plaisance et qu'on y met des canoës, et ainsi de suite, cette nappe d'eau devient-elle navigable?

M. Fortier: La nappe d'eau serait considérée navigable même si elle ne peut porter que de petites embarcations de plaisance.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Même un vieux radeau avec lequel les enfants s'amusent.

Le sénateur Hays: En ce cas, toutes les nappes d'eau sont navigables. Si j'aménage une fondrière et j'y met un petit bateau, elle relève de vous. Constitue-t-elle une nappe d'eau navigable?

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): C'est exact.

M. Ballinger: C'est possible.

Le sénateur Hays: Toutes ces juridictions m'intéressent vivement.

Le président: La situation est complexe, sénateur Hays. Prenez, par exemple, l'extrémité sud du lac Winnipeg. Il y a des centaines de milles carrés de marécage. Une année, la profondeur de l'eau peut être de quatre ou cinq pieds mais, si l'eau est basse pendant deux ou trois ans, le fond peut affleurer la surface mais il s'agit quand même d'une nappe d'eau navigable. Voilà un des problèmes que nous avons.

Le sénateur Hays: Et si quelqu'un prend de l'eau à des fins d'irigation, vous pouvez, en vertu de cette loi, en informer le ministère des Transports et dire que ces personnes portent atteinte à votre droit de vous servir d'un ruisseau navigable, et il faudra leur interdire de prendre de l'eau à cet endroit.

Le président: Honorables sénateurs, notre temps est limité ce matin, parce que cette pièce est requise pour une autre fin à 11 heures.

M. Fortier: L'article 7 du bill autorise le Conseil privé à établir par voie de règlement les droits imposables pour toute approbation donnée aux termes de la Partie I.

Ceux-ci sont les amendements apportés à la Partie I de la loi. Nous arrivons maintenant à la Partie II, laquelle traite de l'enlèvement des navires naufragés dans les eaux navigables.

L'article 9 du bill comporte une autre mesure, laquelle pourvoit à l'enlèvement par le Ministère des vaisseaux qui n'ont pas sombré mais qui ont été abandonnés, ancrés ou amarrés dans des eaux navigables, et au recouvrement des frais connexes.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): A quel article du bill en êtes-vous maintenant, monsieur Fortier?

Le président: C'est à la page 5, sénateur Connolly, le nouvel article 16A.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Pensez-vous au vaisseau mouillé au large de Kingston depuis quelque temps? Quel est le nom de ce vaisseau?

M. Ballinger: L'*Incharran.*

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): C'est une terrible fin pour ce magnifique navire. Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest), étant un vieux marin, doit en être très désolé.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Le navire a été acheté par un particulier, et la Marine n'en a plus la responsabilité.

M. Fortier: A l'article 10 du bill, les articles 18 et 19 de la Loi sont abrogés et remplacés par de nouveaux articles 18 et 19. Présentement, l'interdiction de déverser des déchets dans les eaux navigables ne s'applique qu'aux propriétaires ou locataires des scieries, et nous voulons la rendre applicable à tous—aux propriétaires de compagnies.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Monsieur Fortier, dites-vous que, jusqu'à maintenant, nous n'avions aucune maîtrise sur le déversement de déchets par les usines de pâte?

M. Fortier: C'était douteux, puisque l'article contenait le nom des propriétaires de seulement quelques moulins, et ne mentionnait personne d'autre.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Nous semblons avoir des règlements pour ce qui est de l'exploitation d'un...

M. Fortier: Cet article est plutôt désuet, et il se peut qu'il ait été décrété au temps où les usines de pâte n'existaient pas.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Comment se fait-il qu'au cours des années, il nous a été possible d'exiger de l'industrie de la pâte et du papier qu'elle transporte ses déchets et les déverse au large du port? Quelle autorité permettait d'insister que cela se fasse? Peut-être est-ce prévu dans la loi sur les pêcheries.

M. Ballinger: Oui, il se peut que la loi sur les pêcheries contienne quelque chose à cet effet.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Je sais que quelques-unes de ces industries ne vont pas au large du port par mauvais temps. Les pêcheurs sont ceux qui s'en plaignent, parce que ces déchets détruisent les homarderies. Je sais qu'il y a eu des discussions entre la compagnie et le ministère des Transports parce que le capitaine de port y a pris part.

M. Fortier: Nous étendrions la portée de la loi de manière à interdire le déversement de matières et déchets de toutes sortes dans les eaux navigables où la profondeur n'atteint pas 20 brasses.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Vous seriez mieux d'expliquer à ces marins d'eau douce la profondeur que cela représente.

M. Fortier: Une brasse représente 6 pieds.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Donc cela veut dire 120 pieds d'eau, ce qui est joliment profond.

Le président: Heureusement que nous avons parmi nous des gens des Maritimes.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Oui, nés près de la mer.

Le sénateur Hays: J'aimerais vous donner un exemple de ce que quelques-uns de nos

gens font. Si une vache meutr, ils attendent qu'elle soit dans un état avancé de putréfaction, et alors ils la jettent dans un étang qu'ils ont creusé. Il leur faut avoir un bateau, et maintenant ils vous écriront pour vous demander d'enlever la vache, puisqu'il s'agit d'une nappe d'eau navigable.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Ceci peut n'être ni très intéressant ni important, mais j'ai l'impression qu'il est question de la profondeur sous laquelle vous ne permettrez pas le déversement des déchets. Quelle était la profondeur précisée dans l'ancienne loi?

M. Ballinger: Dans l'ancienne loi, on donnait huit brasses en eau douce et douze brasses où la marée se fait sentir. On a augmenté à vingt brasses en considération de ces superbateaux-citernes dont le tirant d'eau est d'au moins 80 pieds; quelques-uns des nouveaux actuellement en opération ont un tirant d'eau de 110 ou 115 pieds.

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Je me demande quel effet ces exigences auront sur le coût de disposition de ces déchets. Des chalands chargés des déchets de l'usine de papier journal sortent tous les jours du port auquel je pense, et, en haussant ce chiffre à 120 pieds vous parlez d'eau très profonde.

Le président: Honorables sénateurs, je dois vous faire remarquer qu'il est presque 11 heures, heure ou nous devons quitter cette pièce. Désirez-vous vous réunir de nouveau à 2 heures?

Le sénateur Smith (Queens-Shelburne): Non, terminons nos délibérations.

M. Fortier: Monsieur le président, les autres amendements sont mineurs et sont conséquents aux amendements précédents. Parmi ceux-ci, il y a les amendements qui augmentent les sanctions pour les infractions aux diverses dispositions.

Le sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche): Qui perçoit l'argent?

M. Fortier: La Couronne.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, puis-je demander, afin que cela figure dans le compte-rendu, pourquoi rien dans ce bill ne vise les billes perdues flottant dans les eaux navigables. Je songe aux résultats du flottage du bois et des exploitations de pâte à bois, lesquels constituent un danger sérieux pour la navigation. Plusieurs pertes de vie sont causées chaque année par la présence de billes perdues dans l'eau.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Le nouvel article 18 ne couvrerait-il pas cela? On lit:

> Nul ne doit jeter ou déposer, ni faire jeter ou déposer, ni permettre ni tolérer que soient jetés ou déposés des sciures, rognures, dosses, écorces, ou semblables déchets de quelque sorte qui sont susceptibles de nuire à la navigation dans des eaux dont une partie quelconque est navigable ou qui se déversent dans des eaux navigables.

Est-ce que ceci ne comprendrait pas les billes perdues?

M. Fortier: Oui, en effet.

Le sénateur McElman: Mais, la bille perdue n'est pas un déchet. Cet article concerne les déchets des exploitations commerciales ou industrielles.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Oui, mais je me demande si le témoin en dirait autant. Vous voyez, une bille perdue est une chose que l'on met dans l'eau pour une raison quelconque, après quoi elle est perdue. Cet article stipule qu'aucune personne ne doit jeter ou déposer, ni faire jeter, et le reste, de rognures, dosses, ou semblables déchets de quelque sorte, susceptibles de nuire à la navigation. Je pense qu'une bille perdue serait probablement comprise dans cet article.

Le sénateur McElman: Je pense que nous pouvons y trouver une réponse ici. Ce n'est pas une bille perdue quand on le met à l'eau. Il y a toute une différence. Pourquoi est-ce laissé à la juridiction provinciale? J'aimerais que ceci soit enregistré.

M. Ballinger: Je pense que la seule chose que je puisse dire est que si vous compreniez les billes flottantes dans cette loi, il serait impossible de l'administrer, à cause de l'envergure de ce problème au pays.

Le sénateur McElman: Il vous semble préférable de laisser ce sujet à la juridiction provinciale?

M. Ballinger: Pour le moment, oui.

Le sénateur McElman: Ce sujet a été sérieusement considéré au Ministère, je suppose?

M. Ballinger: Ce sujet a été très sérieusement considéré, non seulement au ministère des Transports, mais aussi au ministère des Travaux Publics lorsque cette question relevait de sa compétence.

Le sénateur McElman: Merci. Cela figurera maintenant au compte rendu et je puis en parler à l'autorité provinciale.

Le président: M. Fortier dit qu'il a terminé son exposé. Y a-t-il d'autres questions avant que nous rapportions le bill? Voulez-vous le revoir article par article?

Des voix: Non.

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

Des voix: Entendu.

La séance est levée.

M. Ballinger: Certainement. Il est très sérieusement considéré, non seulement au ministère des Transports, mais aussi au ministère des Travaux publics lorsque cette question relève de sa compétence.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Le ministère des Transports tient-il compte maintenant du compte rendu et je puis en parler à l'autorité provinciale.

Est-ce que ceci ne comprendrait pas les billes perdues?

M. Fortier: Oui, en effet.

Le sénateur McElman: Mais la bille perdue n'est pas un déchet. Cet article concerne les déchets des entreprises commerciales ou industrielles.

Le sénateur Connolly (Ottawa-Ouest): Oui, mais je crois que quelqu'un dirait peut-être que la bille perdue est une [illegible] pour laquelle on ne paie pas et qui est perdue. Cet article stipule qu'aucune personne ne doit jeter ou déposer, ni faire jeter, et le reste, de rognures, déchets, ou semblables déchets de quelque sorte, susceptibles de nuire à la navigation. Je pense qu'une bille perdue serait probablement comprise dans cet article.

Le sénateur McElman: Je pense que nous pouvons y trouver une réponse ici. Ce n'est pas une bille perdue quand on le met à l'eau. Il y a toute une différence. Pourquoi est-ce laissé à la juridiction provinciale? J'aimerais que ceci soit enregistré.

M. Ballinger: Je pense que la seule chose que je puisse dire est que si vous compreniez les billes flottantes dans cette loi, il serait impossible de l'administrer, à cause de l'envergure de ce problème au pays.

Le sénateur McElman: Il vous semble préférable de laisser ce sujet à la juridiction provinciale?

M. Ballinger: Pour le moment, oui.

Le sénateur McElman: Ce sujet a été sérieusement considéré au Ministère, je suppose?

Première session de la vingt-huitième législature

1968-1969

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable GUNNAR S. THORVALDSON

N° 6

Première séance sur le Bill S-23,

intitulé:

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

SÉANCE DU JEUDI 27 FÉVRIER 1969

TÉMOINS:

Du ministère des Transports: Me Jacques Fortier, c.r., conseiller et chef du contentieux; M. R. R. MacGillivray, directeur, Direction des règlements de la Marine. *De la Chambre canadienne de navigation:* M. Jean Brisset, c.r., conseiller. *De l'Association canadienne du droit maritime:* M. A. Stuart Hyndman, président. *De la Dominion Marine Association:* M. P. R. Hutcomb, gérant général. *De la Guilde de la Marine marchande du Canada:* M. Robert F. Cook, président.

Première session de la vingt-huitième législature

1968-1969

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable GUNNAR S. THORVALDSON

N° 6

Première séance sur le Bill S-23,

intitulé:

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

SÉANCE DU JEUDI 27 FÉVRIER 1969

TÉMOINS:

Du ministère des Transports: Me Jacques Fortier, c.r., conseiller et chef du contentieux; M. R. R. MacGillivray, directeur, Direction des règlements de la Marine. *De la Chambre canadienne de navigation:* Me Jean Brisset, c.r., conseiller. *De l'Association canadienne du droit maritime:* M. A. Stuart Hyndman, président. *De la Dominion Marine Association:* M. P. R. Hurcomb, gérant général. *De la Guilde de la Marine marchande du Canada:* M. Robert F. Cook, président.

29224–1

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Gunnar S. Thorvaldson.

Les honorables sénateurs:

Aseltine	Hollett	Molson
Blois	Isnor	O'Leary (*Antigonish-Guysborough*)
Bourget	Kinley	O'Leary (*Carleton*)
Burchill	Kinnear	Pearson
Connolly (*Halifax-Nord*)	Langlois	Petten
Davey	Lefrançois	Rattenbury
Denis	MacDonald (*Cap-Breton*)	Smith (*Queens-Shelburne*)
*Flynn	*Martin	Sparrow
Fournier (*Madawaska-Restigouche*)	McElman	Thorvaldson
Gladstone	McGrand	Welch–(30)
Hayden	Michaud	

*Membres d'office

(Quorum 7)

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat, Mardi, 21 janvier 1969:

Suivant l'ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'Honorable sénateur Langlois, appuyé par l'honorable sénateur Bourget, C.P., tendant à la deuxième lecture du Bill S-23, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada».

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

Le Bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Langlois propose, appuyé par l'honorable sénateur Bourget, C.P., que le bill soit déféré au comité permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,
ROBERT FORTIER.

PROCÈS-VERBAL

Jeudi 27 février 1969

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial des transports et communications se réunit ce matin à 10 h 00.

Présents: Les honorables sénateurs Thorvaldson (*président*), Blois, Connolly, (*Halifax-Nord*), Flynn, Gladstone, Isnor, Kinley, Kinnear, Langlois, Lefrançois, Macdonald (*Cap Breton*), McElman, Pearson, Petten, Rattenbury, Smith (*Queens-Shelburne*) et Sparrow.

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

Le Comité étudie le bill S-23 «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada».

Sur une proposition de l'honorable sénateur Blois, il est ordonné de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 en français du compte rendu des délibérations.

Les témoins suivants sont entendus:

Du ministère des Transports: Me Jacques Fortier, c.r., conseiller et chef du contentieux; M. R. R. MacGillivray, directeur, Direction des règlements de la Marine;

De la Chambre canadienne de navigation: Me Jean Brisset, c.r., conseiller.

De l'Association canadienne du droit maritime: M. A. Stuart Hyndman, président.

De la Dominion Marine Association: P. R. Hurcomb, gérant général.

De la Guilde de la Marine marchande du Canada: Robert F. Cook président.

Il est ordonné que les documents suivants soient publiés en appendices:

A – Exposé de M. Peter N. Miller.

B – Exposé de M. John C. J. Shearer.

C – Exposé de Me Jean Brisset, c.r.

D – Lettre de la Fédération des armateurs du Canada au ministre des Transports.

A 12 h 45, le Comité s'ajourne jusqu'au jeudi 6 mars 1969, à 10 heures du matin.

ATTESTÉ:

Le sous-chef de la Direction des comités,
John A. Hinds.

PROCÈS-VERBAL

Jeudi 27 février 1969

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial des transports et communications se réunit ce matin à 10 h 00.

Présents: Les honorables sénateurs Thorvaldson (président), Blois, Connolly (Halifax-Nord), Flynn, Gladstone, Isnor, Kinley, Kinnear, Langlois, Lefrançois, Macdonald (Cape Breton), McElman, Pearson, Petten, Rattenbury, Smith (Queens-Shelburne) et Sparrow.

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

Le Comité étudie le bill S-23, «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada».

Sur une proposition de l'honorable sénateur Blois, il est ordonné de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 en français du compte rendu des délibérations.

Les témoins suivants sont entendus:

Du ministère des Transports: Me Jacques Fortier, c.r., conseiller et chef du contentieux; M. R. R. MacGillivray, directeur, Direction des règlements de la Marine;

De la Chambre canadienne de navigation: Me Jean Brisset, c.r., conseiller.

De l'Association canadienne du droit maritime: M. A. Stuart Hyndman, président.

De la Dominion Marine Association: P. R. Hutcomb, gérant général.

De la Guilde de la Marine marchande du Canada: Robert F. Cook président.

Il est ordonné que les documents suivants soient publiés en appendice:

A – Exposé de M. Peter N. Miller.

B – Exposé de M. John C. J. Shearer.

C – Exposé de Me Jean Brisset, c.r.

D – Lettre de la Fédération des armateurs du Canada au ministre des Transports.

A 12 h 45, le Comité s'ajourne jusqu'au jeudi 6 mars 1969, à 10 heures du matin.

ATTESTÉ:

Le sous-chef de la Direction des comités,
John A. Hinds.

LE SÉNAT

COMITÉ DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 27 février 1969

Le Comité des transports et des communications, auquel a été déférée l'étude du bill S-23, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, se réunit ce matin à 10 heures, sous la présidence du sénateur Gunnar S. Thorvaldson.

Le président: Honorables sénateurs, je déclare la séance ouverte. L'objet de notre réunion est l'étude du bill S-23, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada.

Le Comité décide qu'un compte rendu sténographique soit fait de ses délibérations, et recommande que soient imprimés 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français.

Le président: Honorables sénateurs, nous entendrons maintenant Me Jacques Fortier, conseiller juridique du ministère des Transports.

M. Jacques Fortier, c.r., conseiller juridique et directeur du contentieux au ministère des Transports: Monsieur le président, honorables sénateurs, le bill S-23, qui tend à modifier la Loi sur la marine marchande du Canada, renferme des modifications d'importance et d'autres qui sont plutôt de nature secondaire.

Prenant d'abord les modifications importantes, nous aborderons l'étude des sujets suivants:

L'article 1 du bill renferme une définition du terme aéroglisseur, et certaines dispositions de l'article 27 de la Loi sur la marine marchande du Canada deviennent applicables à ce genre de véhicule. On a déjà considéré les aéroglisseurs comme des avions, les soumettant de ce fait à la Loi sur l'aéronautique. Mais cette loi a été modifiée récemment pour soustraire à son application les aéroglisseurs.

L'article 7 du bill, qui est de nature temporaire, provient d'un doute exprimé dans le rapport de la Commission royale d'enquête sur le pilotage quant à la validité de certains règlements établis en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada. L'article 7 confirme la validité des règlements de pilotage et des brevets émis en vertu de ces règlements, tant que le ministère n'aura pas présenté une loi mettant en œuvre les recommandations du rapport de la Commission royale. L'article 7 renferme également des dispositions restrictives quant aux procédures déjà engagées devant un tribunal au sujet de la validité des règlements ou des brevets de pilotage.

L'article 23 du bill autorise le gouverneur en conseil à édicter des règlements en vue de la prévention de la pollution des eaux canadiennes par des produits chimiques, des détritus, des eaux usées et autres substances provenant des navires.

L'article 24 accorde au ministre des Transports le pouvoir de faire enlever, de vendre ou de détruire les bâtiments échoués ou abandonnés dont la cargaison ou le combustible menacent de polluer les eaux canadiennes ou constituent un danger pour la faune et la flore marines, ou encore endommagent les biens situés sur les côtes. L'article proposé donne en outre au ministre des Transports le pouvoir de recouvrer des propriétaires les frais engagés pour l'enlèvement, la vente ou la destruction du navire et des personnes responsables, les frais de la destruction ou de l'abandon du navire.

Quant à l'article 24, je voudrais souligner que la Loi sur la protection des eaux navigables habilite le ministre à faire enlever ou détruire les navires et cargaisons qui nuisent à la navigation. L'article 24 autorise l'enlèvement des navires qui ne portent pas entrave à la navigation, mais dont les cargaisons peuvent constituer un danger.

Les modifications d'ordre secondaire contenues dans le bill, sont les suivantes:

L'article 1 définit le terme «lignes de charge», disposition nécessitée par un autre article du bill prévoyant la mise en vigueur de la Convention de 1966 sur les lignes de charge.

Les articles 3 et 4 portent que les certificats de capacité accordés aux immigrants reçus ne sont plus valides lorsque leurs titulaires ont cessé d'être immigrants reçus, si ce n'est en devenant citoyen canadien; ils autorisent les immigrants reçus à recevoir des certificats de capacité de capitaine, de lieutenant ou de mécanicien après avoir réussi un examen.

Les articles 5 et 6 abrogent certains articles de la loi qui remontent au temps des voiliers. Adoptées pour la protection des matelots, ces dispositions ne s'appliquent plus aujourd'hui.

Le sénateur Pearson: Entendez-vous par là que les matelots d'aujourd'hui n'ont plus besoin de protection?

M. Fortier: Ils ont assez de protection, mais il s'agit de dispositions particulières tendant à protéger les matelots restés au port et qui n'ont pas été invoquées depuis plusieurs années.

Le sénateur Smith: Je conseille au sénateur de lire ces dispositions de la loi: elles sont intéressantes et me rappelent l'histoire de la Nouvelle-Écosse.

M. Fortier: L'article 10 modifie les dispositions de la loi touchant les installations de radio et ordonne aux opérateurs de navire de se conformer aux nouveaux règlements que le ministère édictera.

L'article 12 précise les classes de navires qui doivent être munis d'installations de radiotélégraphie et de radiotéléphonie lorsqu'ils naviguent dans les eaux canadiennes; il en est de même des installations de radiotéléphonie à très haute fréquence là ou le ministère des Transports exploite un système de contrôle de navigation maritime.

L'article 25 accorde aux personnes qui font enquête sur les accidents survenus à bord de navires, les mêmes pouvoirs que ceux dont jouissent les enquêteurs des sinistres maritimes, nommément l'assignation des témoins, le pouvoir de faire prêter serment, celui de monter à bord et d'ordonner la production de documents.

L'article 26 prévoit l'adoption de règlements régissant les rapports au sujet de sinistres maritimes, d'accidents et de décès à bord de navires.

Telles sont les modifications envisagées.

Le président: Merci, monsieur Fortier. Honorables sénateurs, nous comptons parmi nous aujourd'hui des représentants de diverses associations canadiennes intéressées à la marine marchande et qui veulent se faire entendre. J'aimerais consigner au dossier les noms des organismes ainsi représentés et ceux des personnes qui comparaissent. Nous allons vraisemblablement interroger monsieur Fortier au cours de la séance. Mais, si vous m'y autorisez, je vais en premier lieu présenter les témoins aux membres du Comité, pour ensuite passer à l'interrogatoire de monsieur Fortier.

Voici donc les organismes et les personnes qui comparaissent aujourd'hui. De la Chambre canadienne de navigation, Me Jean Brisset, de Montréal, conseiller juridique. Nous comptons aussi M. Peter N. Miller, administrateur d'une société d'assurances de Londres, venu au Canada spécialement pour déposer devant le Comité à propos de l'article 24 ayant trait à la pollution. De la Guilde de la marine marchande du Canada, nous comptons M. Robert F. Cook, qui en est le président. Monsieur P. R. Hurcomb, gérant général, représente la *Dominion Marine Association.* Nous comptons aussi M. Stuart Hyndman, président de l'Association canadienne du droit maritime. M. Macgillivray, directeur de la Direction des règlements de la Marine, accompagne monsieur Fortier. D'autres pourront comparaître à mesure que la séance se poursuivra.

Si vous m'y autorisez, j'inviterai M. Miller, de Londres, à prendre la parole.

M. Peter N. Miller, administrateur d'une société d'assurances, Londres, Angleterre: Monsieur le président, honorables sénateurs, mon premier devoir est de vous remercier de bien vouloir m'accorder, à moi un étranger, l'occasion de déposer devant votre comité sénatorial.

Le président: Pour nous, vous n'êtes pas étranger.

M. Miller: C'est très gentil à vous, monsieur. Je voudrais me présenter à vous, brièvement, produire deux exposés au dossier et tenter de vous les résumer.

Je vous demanderais de bien vouloir excuser l'absence de M. Shearer, qui malheureusement ne peut être ici vu le changement de date de la séance.

Vous vous demandez peut-être pourquoi non pas un, mais deux supposés experts en assurances, qui ne sont portant pas des imposteurs, ont voulu comparaître devant vous. C'est parce que, en assurance-responsabilité des armateurs, le marché comporte deux parties principales qui assurent la protection. Et c'est au seul titre d'administrateur en assurances que je veux me prononcer aujourd'hui sur certains articles du bill, dont l'article 24 en particulier.

Le président: Nous disposons d'exemplaires des mémoires. Convenez-vous de les consigner tous les deux au dossier?

Des voix: Convenu.

(*Voir les appendices «A» et «B».*)

M. Miller: Monsieur le président, honorables sénateurs, je parle aujourd'hui au nom de mon collègue, M. Shearer, duquel j'ai reçu plein pouvoir. M. Shearer fait partie de la société *Thos R. Miller and Son (Insurance) Limited*, qui gère les affaires de deux autres entreprises, soit le bureau de Londres et celui des Bermudes de la *United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association*. Nous représentons aussi sept autres associations de Londres dont l'ensemble forme le *London Group.*

Outre ce groupe, nous représentons l'Association scandinave de protection et d'indemnité, de Norvège et de Suède.

Ces associations assurent les armateurs de plusieurs nationalités qui, globalement, possèdent des navires d'un tonnage enregistré de 140 millions de tonnes, ce qui représente environ 70 p. 100 du tonnage mondial et environ 80 p. 100 du tonnage du monde libre. C'est donc à titre d'assureurs chevronnés d'armateurs que nous vous parlons aujourd'hui.

En résumé, ces associations assurent surtout les pertes de vie et les blessures corporelles. Elles protègent l'intérêt de l'armateur dans la cargaison et la responsabilité de ce dernier pour dommages à la propriété des tiers partis. Elles protègent en outre la

responsabilité des armateurs en ce qui concerne l'enlèvement des navires naufragés et autres désastres, de même que leur responsabilité relative à la pollution par le pétrole.

Le mémoire que nous avons consigné au dossier renferme une liste des réclamations relatives à la pollution que ce fort groupe a dû traiter entre 1960 et 1966. Je dois préciser dès maintenant qu'avant la pollution causée par le *Torrey Canyon*, une telle responsabilité ne représentait qu'une infime partie des assurances des armateurs. La majeure partie des assurances visaient surtout les sinistres. Mais le cas du *Torrey Canyon* a modifié tout cela; ce fut le premier et de loin le principal sinistre du genre. En de tels cas, monsieur, l'attribution d'une assurance aux armateurs se fonde sur deux dispositions du droit maritime international, selon lesquels la responsabilité se fonde sur la faute, l'armateur ayant le droit de limiter sa responsabilité en l'absence d'un rapport contractuel d'un chiffre raisonnable. C'est la violation de ces deux principes qui nous pousse à dire, à titre d'assureurs, que l'article 24 prévoit des choses que nous ne pouvons pas assurer, et qu'il est même impossible d'assurer. Qu'on me comprenne bien. A titre d'assureurs, à titre d'hommes d'affaires, nous n'avons nullement l'intention de vous indiquer à vous législateurs, quelles sont les mesures à prendre ou à abolir. Nous voulons simplement vous signaler que l'objet de l'article n'est pas assurable.

C'est le point de vue que tous deux nous avons fait valoir, il y a un an, devant un comité de la Chambre des représentants des États-Unis, qui a reconnu le bien-fondé de nos idées. J'espère qu'il nous sera possible également de vous fournir les données voulues, avec preuves à l'appui, pour que vous soyez en mesure d'accepter ou de rejeter nos idées.

Peut-être conviendrait-il que j'explique ici le mode d'exploitation du groupe auquel j'ai fait allusion, en vous montrant la place qu'il occupe dans le commerce de l'assurance. Le groupe lui-même accepte une forte proportion de n'importe quel risque, à l'égard de n'importe quel sinistre. Mais, comme le fait tout assureur, il se protège au moyen de la ré-assurance,—ce dont s'occupe ma société au sein de laquelle je suis chargé, depuis plusieurs années, de veiller à la ré-assurance pour ce groupe.

Chaque année, nous recevons instructions de placer sur le marché mondial de l'assurance le maximum de ré-assurance protégeant la responsabilité des armateurs. On ne nous impose aucune limite, nous invitant à réclamer le maximum qui puisse s'obtenir. Ainsi, durant deux ou trois mois chaque année,—le contrat que nous recherchons dure un an, comme la plupart des contrats,—nous négocions sur tous les marchés du monde dans le dessein d'obtenir le maximum de protection. C'est pourquoi, monsieur, je peux vous affirmer sans crainte qu'il ne se trouve pas de marché où nous puissions obtenir, au profit des armateurs, la protection supplémentaire que prévoit l'article 24 dans sa rédaction actuelle.

Et M. Shearer poursuit dans son mémoire que si la loi allait exiger des armateurs une responsabilité illimitée, celle-ci ne pourrait faire l'objet d'une assurance. Dans la mesure où notre groupe est concerné, l'armateur ne serait pas assuré au chapitre de la responsabilité en excès du montant que le groupe et ses ré-assureurs pourraient eux-mêmes assurer. Ce chiffre varierait entre 10 et 15 millions de dollars, mais pour tout montant supplémentaire, l'armateur ne pourrait être assuré. Et votre bill, dans sa rédaction actuelle, accorde à l'armateur une responsabilité illimitée.

Il se peut que les filiales des principales sociétés de pétrole accepte de courir le risque excédant le montant précité, mais j'en doute. Il est certain, en tout cas, qu'aucun emprunteur indépendant n'accepterait un tel supplément de responsabilité, quelque probable qu'il fût. Un tel armateur aurait alors beaucoup de difficulté à faire commerce avec votre pays; car, le faisant, il ne serait qu'assuré en partie. Qu'on me permette de répéter les deux principes qui régissent l'assurance-responsabilité: la responsabilité légale se fonde sur l'idée de faute et, en conséquence, l'armateur peut limiter sa responsabilité à un montant raisonnable. On peut, en définitive, donner un exemple d'une responsabilité absolue et injuste, comme celle que propose le bill. Votre navire peut de bon droit être à l'ancre et un autre bateau, en l'abordant, peut lui causer des dommages. Aux termes de votre projet de loi, celui qui a agi de bon droit en porte le blâme.

Jusqu'a présent, nous avons critiqué le projet de loi. Mais parlant à titre d'assureurs qui ne cherchent pas à donner de leçons aux législateurs, nous voudrions vous indiquer ce qui peut se faire dans une optique commerciale. Vous jugerez ensuite quelle loi serait convenable.

En guise de digression, monsieur, permettez-moi de vous dire que nous considérons comme condition très importante de ne rien faire à ce sujet sans consulter les États-Unis d'Amérique, vu le nombre évident de voies navigables que vous partagez avec ce pays. M. Shearer et moi-même, vous le savez, avons comparu à deux reprises devant des comités du Congrès, et mercredi prochain, je dois témoigner de nouveau devant un autre comité, à Washington, sur le même sujet.

Voici, monsieur, les propositions que nous désirons formuler. Vous savez qu'après l'accident du *Torrey Canyon*, le gouvernement britannique s'est trouvé, pour le moins, bouleversé. Mais il a convenu qu'il n'agirait pas seul quant aux lois à adopter ultérieurement, préférant travailler par l'intermédiaire de l'*International Maritime Consultative Organization* et le Comité Maritime International, au sujet duquel on vous renseignera plus longuement un peu plus tard.

Le gouvernement, de concert avec ces deux organismes, s'est efforcé d'obtenir une entente internationale quant à la nature des lois justes et raisonnables que les

pays du monde seraient convenus d'adopter. Il est trop tôt pour connaître les propositions qu'ont formulées ces organismes, mais certaines de leurs recommandations sont déjà connues; je vais tenter de vous les résumer et de vous dire si notre groupe est en mesure de les appuyer.

D'abord, en ce qui a trait à la responsabilité stricte et absolue, on propose de renverser le fardeau de la preuve. C'est à dire que l'armateur sera toujours responsable de la pollution par le pétrole ou autre cargaison, à moins qu'il ne puisse établir qu'elle a été causée sans sa faute. Deuxièmement, on propose d'augmenter la limite de responsabilité établie en 1957 par la Convention de Bruxelles. Troisièmement, on reconnaît le droit des gouvernements de recouvrer le coût des mesures de protection qui empêche la pollution ou en diminue les effets; il en est de même pour les frais de nettoyage après un épandage. Je parle surtout ici de la pollution par le pétrole, qui constitue le plus grave danger. Mais votre bill, à mon avis, prévoit, à juste titre, d'autres genres de pollution que pourraient causer d'autres cargaisons.

Les recommandations que je viens de résumer exigeraient, pour leur mise en œuvre, l'adoption de modifications importantes au droit international. Mais les associations de protection et d'indemnisation et les marchés mondiaux dont j'ai parlé, peuvent appuyer ces propositions. En conséquence, nous espérons, monsieur, que vous pourrez différer l'adoption de votre loi jusqu'à ce qu'on connaisse définitivement la nature des recommandations formulées au sujet du droit international.

Les associations que je représente acceptent ces recommandations parce que, à leur tour, elles reconnaissent que la loi actuelle rend la position des gouvernements peu satisfaisante quant à la pollution par le pétrole. On peut, à l'heure actuelle, douter fortement que votre gouvernement ait le droit de recouvrer les sommes d'argent engagées pour nettoyer les dégâts de pollution causés par un navire. Nous ne connaissons pas la loi anglaise à ce sujet, mais nous la connaîtrons une fois le cas du *Torrey Canyon* réglé. Mais quant aux lois, la position des assurances est la suivante. Voici un risque qui jusqu'à ce jour était secondaire. J'irai plus loin: voici un risque qui jusqu'à ce jour était inexistant, dont l'armateur n'a pu être tenu responsable. Toute loi actuelle qui impose un fardeau à l'armateur force ce dernier à s'en remettre aux assureurs pour protéger sa responsabilité. Et vous comprendrez, monsieur, qu'à titre d'assureur, je n'ai pas l'habitude de refuser d'assurer un risque. Une loi nouvelle est adoptée et il s'ensuit qu'un armateur a besoin d'une protection supplémentaire. Je suis assureur, de fait assureur sur facultés de Lloyds, et mes affaires consistent à accepter des risques. Eh bien, même avec la meilleure volonté du monde, je ne peux accepter de risque au-delà d'un certain montant. A cela, il y a plusieurs raisons: les sinistres maritimes comportent plusieurs éléments. Il y a d'abord le navire lui-même; on s'attend que je l'assure. Il y a la cargaison: on s'attend que je l'assure. Puis, il y a les autres exigences qu'on me demande, à titre d'assureur, de protéger: pertes de vie, blessures, enlèvement des navires naufragés, autant d'éléments d'importance qu'il faut assurer.

Toute nouvelle loi concernant la pollution causée par le pétrole va nous imposer un nouveau fardeau. A titre de courtier représentant ici un groupe très puissant, j'ai consulté sérieusement les marchés de l'assurance dans le monde, dans le dessein d'établir quels montants supplémentaires on pouvait assurer pour ce genre de sinistre. L'expérience raffermit notre conviction: nous ne pouvons aller au-delà d'un certain montant, chose d'ailleurs impossible pour le marché actuel de l'assurance. Le montant auquel devrait se limiter la responsabilité pour la pollution causée par le pétrole, s'établit à une somme supplémentaire variant de 10 à 15 millions de dollars,—soit entre $71 et $100 par tonne brute.

Il ne s'agit pas de refuser d'accorder de protection. C'est que nous ne pouvons dépasser certains montants.

Le président: Quand vous parlez de 10 ou 15 millions de dollars, vous parlez d'une unité, d'un navire? Quelle est la chose que vous protégez?

M. Miller: C'est là un point important au sujet duquel j'aurais dû être plus précis. En citant le chiffre de 10 millions, je veux parler de chaque sinistre, de chaque navire, considération très importante dans un abordage. Comme nous avons établi une limite, cette considération aux yeux de l'assureur prend d'autant plus d'importance, car, remarquez-le, nous pourrions répondre à 20 réclamations de cette nature en un an.

Je crois que je n'ai rien d'autre à ajouter, mais je me ferai plaisir de répondre aux questions qu'on voudra bien me poser.

Enfin, je vous réitère mes remerciements pour m'avoir donné l'occasion de déposer devant le Comité.

Le président: Merci, monsieur Miller. A-t-on des questions à poser?

Le sénateur Flynn: D'autres témoins ici présents doivent-ils nous parler du même sujet?

Le président: Oui, il en est. Monsieur Brisset est le prochain témoin qui doit nous parler sur ce sujet.

Le sénateur Flynn: Je me demande s'il ne conviendrait pas plutôt de l'entendre et, ensuite, de commencer l'interrogatoire.

Le président: Je m'en remets là-dessus au Comité. Vous est-il agréable de poursuivre ainsi?

Des voix: Convenu.

Le président: Merci beaucoup, M. Miller. Il est possible que nous ayons à vous interroger de nouveau. Nous allons maintenant interroger M. Brisset. Honorables sénateurs, il y a un moment, j'ai mentionné le nom de M. Brisset qui fait partie d'une société d'avocats de Montréal et agit comme conseiller juridique de *Canadian Chamber of Shipping.* M. Brisset doit présenter un mémoire dont il a apporté quelques exemplaires qu'on est présentement à distribuer aux membres du comité.

Me Brisset, vous pouvez procéder comme vous le désirez; vous pouvez faire lecture de votre mémoire ou en donner un résumé.

Puis-je avoir l'assentiment des membres afin que, quoi qu'il arrive, le mémoire complet de Me Brisset soit consigné au compte rendu?

Des voix: Adopté.

(*Voir l'appendice «C»*)

Me Jean Brisset, C.R. Avocat conseil de Canadian Chamber of Shipping et l'International Chamber of Shipping: Monsieur le président, honorables sénateurs: Comme votre président l'a signalé, je suis venu ici au nom de *Canadian Chamber of Shipping*, mais j'aimerais signaler que je comparais également au nom de l'*International Chamber of Shipping*, et au nom des membres de ces deux associations, je désire vous remercier de me fournir l'occasion de comparaître ici afin de faire quelques observations au sujet d'une disposition particulière du Bill S-23, c'est-à-dire l'article 24.

Tout d'abord, je devrais dire ce qu'est l'*International Chamber of Shipping*. Il s'agit d'une organisation groupant les associations nationales de propriétaires de navires de 19 pays dont la liste figure en appendice au mémoire qu'on vous a distribué. Le Canada figure sur cette liste et la *Canadian Chamber of Shipping* fait partie de cette association. La *Canadian Chamber of Shipping* groupe de son côté un certain nombre de membres et je représente ici spécialement les suivants: *The Shipping Federation of Canada; The Canadian Shipowners Association; the Chamber of Shipping of British Columbia;* et *The British Columbia Towboat Owners' Association.* Ces associations s'intéressent particulièrement au problème que nous allons étudier aujourd'hui.

Je devrais expliquer brièvement ce qu'est la *Shipping Federation of Canada.* Il s'agit d'une association groupant des propriétaires et des exploitants de navires de l'Est du Canada—c'est-à-dire, les installations portuaires et les ports situés à l'Est du Canada. La *British Columbia Chamber of Shipping* est une association semblable pour la côte du Pacifique. Je devrais faire remarquer que ces associations groupent la grande majorité des navires et des propriétaires des navires qui s'occupent du commerce canadien avec les pays d'outre-mer tant pour les exportations que pour les importations. La première recommandation que ces associations désirent formuler consiste à demander la remise à plus tard de l'adoption de l'article 24 surtout parce que les buts visés par cette législation devraient, nous l'exposons respectueusement, faire partie d'une convention internationale—c'est-à-dire qu'ils devraient faire l'objet d'un accord entre les pays maritimes.

On me dit qu'une recommandation semblable a été présentée par la *Chamber of Shipping* du Royaume-Uni dans un aide-mémoire qu'on a remis au haut-commissaire du Canada à Londres et qui, sans doute, sera mis à votre disposition.

M. Miller a déjà donné un aperçu des motifs justifiant la remise à plus tard de l'adoption de l'article 24 mais ils sont exposés de façon plus complète dans le mémoire, de l'*International Chamber of Shipping* dont vous aurez un exemplaire et qu'on m'a demandé de vous faire lecture. Comme vous avez en main un exemplaire du mémoire, je vais me borner à vous en résumer le contenu.

L'*International Chamber of Shipping* désire signaler à votre comité que, tout d'abord, elle est pleinement consciente de l'inquiétude ressentie par tous les pays côtiers du monde à l'égard de la menace de la pollution par les hydrocarbures et elle comprend que vous vouliez adopter une législation à cet égard, étant donné l'étendue des territoires côtiers canadiens.

Cette association fait remarquer que dans le passé elle a contribué à l'amélioration des mesures de sécurité destinées à prévenir les accidents en mer. Par exemple, elle a recommandé la séparation des voies de circulation et elle a fortement recommandé à ses membres de mettre ce principe en application même si les gouvernements de certains pays ne l'ont pas adopté.

L'*International Chamber of Shipping*, comme M. Miller l'a fait remarquer, a collaboré au travail de l'OMCE, l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, et au travail du Comité maritime international afin d'établir une convention internationale acceptable. Je dois attirer votre attention sur le fait que le Canada fait partie de ces deux organismes, et les représentants du Canada ont pris part aux discussions et aux réunions de ces deux organismes.

En mars de cette année, il doit y avoir à Tokyo une réunion internationale du Comité maritime international à laquelle le Canada déléguera des représentants et on m'a dit qu'il y aura une réunion diplomatique internationale en novembre en rapport avec la convention internationale proposée au sujet de la pollution qui fait l'objet de la présente législation.

Ces organismes internationaux sont à étudier deux conventions. La première consiste dans le droit reconnu à un pays côtier de prendre des mesures en haute mer, voir même de détruire un bâtiment et son contenu advenant le cas de pollution à un haut degré et présentant un danger immédiat. L'autre convention à l'étude concerne la responsabilité des propriétaires de bâtiments à l'égard de la pollution par les hydrocarbures. Comme l'a signalé M. Miller, ce projet de convention comporte trois points. Il n'y aura pas de responsabilités s'il n'y a pas eu faute, bien que le fardeau de la preuve sera renversé. La responsabilité

sera limitée. Comme l'a indiqué dans son mémoire l'*International Chamber of Shipping,* il faut tenir compte de deux éléments du coût d'exploitation des navires en ce qui concerne ce problème:—la protection que confère l'assurance de la coque et l'indemnité. Il s'agit d'une assurance qui, comme M. Miller l'a expliqué, protège les propriétaires de bâtiments dans leur responsabilité à l'égard des tiers.

Comme l'organisation le fait remarquer, cette assurance accordera un dédommagement si un bâtiment doit être détruit sans compensation simplement parce qu'il peut nuire à l'utilisation d'une plage. En outre, si le propriétaire d'un bâtiment doit être tenu responsable de la pollution même s'il est l'innocente victime d'une collision, l'assurance accordera encore un dédommagement. L'association va plus loin et affirme que la loi prévoyant une responsabilité illimitée pourrait devenir sans effet.

Tout cela signifie donc que, comme le Canada est un pays faisant un commerce important, il a nécessairement intérêt à ce que la législation concernant la pollution par les hydrocarbures établisse un équilibre entre le désir qu'a le gouvernement d'une compensation pour l'élimination de la pollution par les hydrocarbures d'une part et son désir que les marchandises soient transportées aux prix les plus bas possibles d'autre part. Tous les pays sont aux prises avec ce problème, qui fera l'objet de discussions à la réunion internationale.

Le président: A quel endroit cette réunion internationale aura-t-elle lieu?

Me Brisset: La réunion internationale se tient habituellement à Bruxelles.

Le président: Cette réunion aura lieu au mois de mars de cette année.

Me Brisset: Au mois de novembre de cette année. La réunion du *C.M.I.* doit avoir lieu en mars, mais à Tokyo.

Le président: Au mois de mars cette année?

Me Brisset: Au mois de mars de cette année.

Il s'agit d'un résumé des protestations courtoises qui vous sont soumises par l'*International Chamber of Shipping* à l'appui de la remise à plus tard de l'article 24 du bill. Je voudrais passer maintenant aux recommandations des associations, plus spécialement les associations canadiennes que je représente.

Si votre gouvernement et votre comité ne sont pas disposés pour le moment à considérer favorablement la remise à plus tard de cette législation jusqu'à ce qu'une convention internationale formelle et satisfaisante puisse être adoptée, j'aimerais alors apporter des observations à l'égard de certains points et formuler des recommandations concernant la forme actuelle du bill.

Nous nous opposons à ce bill—et je dis ceci avec le plus grand respect—parce qu'il impose une responsabilité sans qu'il y ait eu faute, parce qu'il ne fixe aucune limite à cette responsabilité, et parce qu'il impose une telle responsabilité à un affréteur autre que celui qui est responsable de la navigation ou de l'exploitation du navire. Comme M. Miller l'a fait remarquer, il y a deux ans, on a soumis au congrès et au sénat américain une législation semblable à celle que vous étudiez présentement, mais elle a été considérablement modifiée car on reconnaît maintenant que ces trois conditions doivent être remplies. En d'autres termes, selon la législation présentement soumise à leur comité il n'y a pas de responsabilités s'il n'y a pas eu faute, bien qu'on ait renversé le fardeau de la preuve et fixé une limite.

J'aimerais faire remarquer que la limite fixée aux termes du projet de loi actuellement soumis aux législateurs américains est de $450 par tonne forte de jauge enregistrée du navire ou à $15 millions, selon le moins des deux. L'an dernier, alors que le projet de loi avait été déposé au comité du congrès sans qu'il l'ait adopté, la limite avait été diminuée à $67 par tonne ou à $5 millions, selon le moins des deux. J'ai appris de source digne de confiance qu'il est très probable qu'on diminuera les chiffres que je viens de vous mentionner quand le projet de loi sera déposé. Comme M. Miller l'a signalé, je pense, je devrais insister sur ce point en raison de l'importance du commerce international pratiqué entre le Canada et les États-Unis, spécialement sur les Grands Lacs, il me semble qu'on devrait garder une certaine uniformité du moins dans les lois de ces deux pays.

Nous avons eu des discussions avec des hauts fonctionnaires du ministère fédéral des Transports relativement à la responsabilité dans l'absence de faute. On nous a fait remarquer, par exemple que, bien qu'il soit possible que l'exploitant d'un pétrolier n'ait pas commis de faute entraînant un accident, si de l'huile s'échappe du réservoir de ce navire, le propriétaire de ce pétrolier est considéré responsable d'avoir causé la possibilité d'un tel risque et il devrait donc en supporter les conséquences. Nous ripostons à cela en disant que les usagers de ce service—selon nous, les navires de ce type exercent une activité essentielle aux usagers de ce service—doivent également assumer par l'entremise de leur gouvernement une certaine proportion du risque.

Pour ce qui est de la responsabilité sans faute, je dois vous faire remarquer que la Loi sur la marine marchande du Canada contient déjà des dispositions concernant les dépenses entraînées par l'enlèvement d'épaves. La loi impose au propriétaire du bâtiment une responsabilité déterminée et illimitée à l'égard de l'enlèvement d'épaves; vous avez donc là un précédent.

Je vous dis que la situation n'est pas tout à fait la même parce que l'expérience acquise dans un certain nombre de cas a démontré qu'une telle responsabilité n'était pas et n'est pas de la même nature que celle qui a trait à l'enlèvement des épaves, ajoutée à celle qui a trait à la pollution qui affecte les établissements situés sur les côtes ou les lignes côtières de votre pays. Il y a là un bien plus grand risque.

Afin de résoudre ce premier problème, j'ai préparé avec une certaine appréhension une modification à l'article 495*c*) et je désirerais mettre ma proposition à votre considération. Comme vous le constaterez par une

analyse de la rédaction actuelle de cet article, quand le ministre a lieu de croire que les marchandises contenues dans un bâtiment en détresse causent la pollution, et ainsi de suite, il peut ordonner que le bâtiment soit détruit ou enlevé et vendu. Je vous suggère et vous soumets respectueusement cette modification, monsieur le président, et honorables sénateurs. Je pense qu'il est important que je cite le mémoire:

[*Texte*]

(1) Lorsque les marchandises ou le combustible d'un bâtiment qui est en détresse, échoué, naufragé, coulé, ou abandonné

a) polluent ou pollueront vraisemblablement des eaux canadiennes,

b) constituent ou constitueront vraisemblablement un danger pour les oiseaux aquatiques ou les animaux ou végétaux marins, ou

c) endommagent ou endommageront vraisemblablement les biens situés sur les côtes ou bien portent ou porteront vraisemblablement atteinte à la jouissance de ces biens,

[*Traduction*]

a) *b*) et *c*) demeurent inchangés.

le propriétaire d'un tel bâtiment doit sur le champ prendre toutes les mesures raisonnables et appropriées afin de parer à une telle pollution, à un tel dommage ou à un tel danger, et s'il néglige de le faire, le ministre peut prendre de telles mesures et si nécessaire il peut faire détruire le bâtiment, ses marchandises ou son combustible ou les faire transporter à l'endroit et vendre de la manière qu'il peut prescrire.

Les modifications que je vous propose comportent deux buts ou avantages.

Tout d'abord, alors que la modification que vous proposez déclare que si un tel cas se présente, le ministre interviendra afin de poser les actes nécessaires, je prétends qu'aux termes de la modification proposée, vous permettriez au propriétaire, c'est-à-dire aux assureurs maritimes de prendre les mesures nécessaires importantes pour éviter la pollution ou pour y remédier s'il y en a eu, au lieu de courir le risque de voir son bâtiment détruit ou enlevé et vendu. Conséquemment, j'affirme ici qu'une telle mesure inciterait ceux qu'elle vise à recourir à tous les moyens dont ils disposent pour faire ce qui est nécessaire et possible, avec la collaboration de l'industrie, dans le cas d'une pollution par les hydrocarbures par exemple.

Le second but de la modification consiste à atteindre les objectifs du plan communément appelé *TOVALOP*. J'aimerais dire quelques mots de ce plan, et à cette fin j'aimerais citer ou résumer ce qu'a déclaré le représentant de l'*American Petroleum Institute* devant le *Subcommittee on Air and Water Pollution of the Committee on Public Works of the United States Senate* le 4 février.

Il a fait remarquer que les co-propriétaires de pétroliers appartenant à certaines importantes entreprises pétrolières ont mis sur pied une caisse internationale d'assurance mutuelle dont le but consiste à encourager une action rapide en vue d'enlever les dégagements de pétrole.

Cette caisse comporte trois objectifs–inciter les propriétaires de bâtiment à agir promptement s'il y a un débordement accidentel en dédommageant les gouvernements des pays affectés pour les dépenses raisonnables qu'ils doivent assumer pour faire cesser, empêcher ou enrayer la pollution; et, en troisième lieu garantir les fonds disponibles pour atteindre ces buts.

Incidemment, TOVALOP signifie *Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution*.

Selon ce programme, le propriétaire prendrait lui-même les moyens nécessaires pour nettoyer les installations à terre ou bien il rembourserait au gouvernement du pays les dépenses encourues par ce dernier à cette fin précise. Ce propriétaire obtiendra à son tour un remboursement lorsqu'il aura encouru de telles dépenses ou remboursé un gouvernement, une organisation établie suivant les principes d'une entreprise d'assurance, en quelque sorte, et ce remboursement qu'il peut obtenir aux termes du régime d'assurance sera déterminé suivant la base d'un maximum de $100 par tonne forte de jauge enregistrée du bâtiment qui échappe de l'huile, ou $10 millions de dollars selon le moindre des deux.

Le programme TOVALOP sera administré par une compagnie limitée enregistrée en Angleterre et dont les bureaux chefs seront situés à Londres, *International Tanker Owners Pollution Federation Limited.* Tout propriétaire de pétrolier qui fera partie de TOVALOP sera membre de la fédération.

Cette compagnie commencera à fonctionner quand les propriétaires représentant 50 p. 100 du tonnage des pétroliers en feront partie, mais je dois signaler qu'elle cessera de fonctionner après deux ans, sauf erreur, si les propriétaires représentant 80 p. 100 du tonnage des pétroliers du monde n'y ont pas adhéré.

Quand je parle des pétroliers, j'exclus évidemment les navires appartenant à un gouvernement, nous ne parlons ici que des navires appartenant à des entreprises privées.

J'ai ici un exemplaire de la brochure maintenant publiée et qui donne une explication complète de ce programme ainsi que les articles de l'entente des deux organisations dont j'ai parlé et je laisserai cet exemplaire à votre président.

Le second point auquel j'aimerais passer maintenant c'est qu'il ne devrait pas y avoir responsabilité s'il n'y a pas eu négligence et, dans les cas de négligence, la responsabilité devrait être limitée s'il n'y a pas eu faute personnelle ni obligation de la part de la personne en cause. Ce principe de la limitation de la responsabilité des propriétaires de bâtiments a été adopté par tous les pays maritimes, y compris le Canada. Le but de ce principe, je suis persuadé que vous le savez, consiste à considérer le commerce maritime comme un domaine

d'intérêt national, un commerce qui, je vous le rappelle, est essentiel au Canada et à la continuité dont il dépend presque exclusivement des navires étrangers pour son commerce avec les pays d'outre-mer.

Le Canada a adhéré à la convention internationale de 1967 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de bâtiments et vous constaterez que le Canada a traduit son adhésion dans les faits en modifiant sa loi concernant la marine marchande, article 657 et suivant. Cette modification établit à 1,000 franc-or par tonne la responsabilité d'un propriétaire de bâtiment. Par tonne signifie ici pour chaque tonne réelle de registre plus l'espace réservé pour les dispositifs de propulser. Cela diffère quelque peu de la tonne forte de registre: le poids en serait légèrement inférieur.

Les associations que je représente estiment que ce principe de la limitation devrait être maintenue dans la législation actuelle et je vous expose ceci très respectueusement. Autrement dit un article de la loi limiterait la responsabilité à l'égard des réclamations presenties par des particuliers alors qu'il n'y aurait pas de limite à l'égard des réclamations présentées par un gouvernement.

A cet égard, dans le but de préserver ce principe j'ai avec une certaine appréhension pris l'initiative de préparer une modification à l'article 495 *d*) qui se lirait comme il suit:

> Toutes les dépenses raisonnables moins les produits de la vente tel que prévu par le paragraphe 2 de l'article 495 *c*)...

Je crois que c'est là le but visé par le législateur, mais le renvoi apporte des précisions...

> encourues par ...

Ainsi, les alinéas *a*), *b*) et *c*) demeurent inchangés et je ne vais pas faire la lecture du texte ...

> constituent une dette due à Sa Majesté
>
> d) là ou les personnes dont la négligence, l'acte ou la faute ...

Ce texte est pratiquement une reproduction du texte de l'alinéa *e*) auquel on a ajouté le mot «négligence»...

> ou dont les préposés, par leur négligence, leur acte ou leur faute, ont causé la détresse, l'échouement, le naufrage, l'engloutissement ou l'abandon d'un bâtiment ou la chute, l'échappement ou le déchargement des marchandises ou du combustible du bâtiment.

On ajoute ensuite les dispositions suivantes:

> Dans un cas de collision entre deux bâtiments et dont la responsabilité est répartie entre les deux, la responsabilité de chaque bâtiment aux fins des dépenses de cette nature sera de la même proportion que la négligence respective. La responsabilité imposée par cet article sera limitée à un montant global équivalent à 1,000 francs-or par tonne forte de registre ou l'équivalent en dollars soit $5 millions (États-Unis) selon le moins des deux, si la personne invoquant une telle limitation démontre qu'elle tombe sous le coup des dispositions contenues dans les articles 657 à 663 de la Loi sur la marine marchande du Canada.
>
> Dans toute poursuite intentée par Sa Majesté aux termes de cet article, la preuve d'un déchargement par un navire de substances causant la pollution constitue une preuve prima facie de responsabilité de la part du propriétaire ou de l'affréteur de ce bâtiment en vertu d'un contrat d'affermage et l'obligation de réfuter incombera au propriétaire ou à l'affréteur.

Voici maintenant ce qu'il faut retenir au sujet de cette modification proposée: si le montant recommandé pour la limite de la responsabilité est conforme à celui proposé au *Senate Subcommittee on Public Works and Air and Water Pollution of United States* au début de février de la présente année. Je veux mentionner en particulier l'*American Institute of Merchant Shipping*, l'*American Maritime Association*, l'*Insurance Brokers Association and the Lake Carriers' Association*.

Vous remarquerez que dans le cas d'une collision il doit y avoir partage, c'est-à-dire qu'il faut établir un partage de la responsabilité en tenant compte de la proportion ou du degré de faute et de la responsabilité qui en découle à l'égard des dépenses du gouvernement dans la même mesure, et ce conformément aux dispositions de l'article 648 de la Loi sur la marine marchande du Canada qui énonce ce principe dans notre propre législation conformément à une convention internationale à laquelle le Canada a adhéré en 1910. Nous incorporons le renversement du fardeau de la preuve qui fait partie du projet de convention présentement soumis à l'étude de l'OMCE et du Comité Maritime National.

Le quatrième point sur lequel je désire attirer votre attention c'est que dans le cas d'un sinistre grave entraînant la pollution, dans le cas d'une collision entre deux navires par exemple, le navire en faute ou les deux navires si les deux sont en faute dans une certaine mesure devront, en supposant qu'on nous accorde le privilège de la limitation, mettre deux caisses limitées à la disposition des réclamants y compris le gouvernement canadien; selon l'article 24 du présent bill, la première caisse servira au remboursement des dépenses que le gouvernement canadien a pu encourir pour empêcher la pollution ou pour nettoyer les dégâts, et la seconde caisse servira à compenser tous les réclamants autres que le gouvernement pour les dépenses qu'ils ont encourues parce que selon les dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada, un autre réclamant comprendrait, je dois le faire remarquer, les propriétaires d'établissements situés sur le littoral ou de plages qui feraient eux-mêmes le nettoyage si le gouvernement ne s'en est pas chargé.

Pour vous expliquer ceci, messieurs, et je ne vous entraînerai pas dans les menus détails des chiffres, supposons une collision possible entre un pétrolier de 120,000 tonnes fortes et un cargo ordinaire et dont le tonnage brut est de 1,200 tonnes. Je dois vous faire remarquer ici que 120,000 tonnes fortes pour un

pétrolier serait l'un des plus gros dont le tonnage réel serait de 250,000 tonnes. Dans un tel cas, le pétrolier devrait pourvoir aux dépenses gouvernementales une somme limitée à $5 millions qui correspond aux chiffres le plus bas des deux en se fondant sur les calculs de $71.50 ou 1,000 francs-or par tonne multipliés par le tonnage. En outre, le montant que l'autre caisse devrait payer serait d'environ 1.000 tonnes fortes multipliées par $71.50 soit $7,150,000.

A présent, si des personnes ont perdu la vie ou ont été blessées cette caisse devra être portée à $15,015,000 conformément aux mêmes dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada dont j'ai parlé, c'est-à-dire les articles 657 et suivants.

Pour ce qui est du navire plus petit, le cargo ordinaire, son propriétaire devrait indemniser le gouvernement en lui payant une somme de 12,000 tonnes multipliées par $71.50 soit $858,000 et pour satisfaire aux autres réclamations, il devrait payer $715,000 qui pourrait être porté à un peu plus de $2.5 millions si des personnes ont perdu la vie ou subi des blessures.

Ce sont là des chiffres passablement importants et je suis persuadé qu'à la lumière de ce que M. Miller a dit, vous comprendrez les répercussions qu'ils ont sur les primes d'assurance que les propriétaires de bâtiment devront payer.

J'aimerais attirer votre attention sur un autre point bien que je n'aie aucune recommandation pratique ou déterminée à présenter à ce sujet et que je sois incapable de dire ce qu'on pourrait faire dans une telle situation. J'aimerais que vous envisagiez le problème qui se poserait dans le cas d'un accident qui entraînerait à la fois la pollution des eaux canadiennes et des eaux américaines. C'est une possibilité qu'il ne faut pas négliger dans le cas de navire naviguant dans le fleuve Saint-Laurent, les eaux internationales du Saint-Laurent et les Grands Lacs. S'il n'y avait pas entre les gouvernements de ces deux pays une entente semblable à la convention internationale dont j'ai parlé plus tôt, il pourrait arriver qu'un navire soit impliqué dans un accident de cette nature et soit obligé de contribuer à deux caisses, une au gouvernement des États-Unis et une à votre gouvernement. Si vous n'admettez pas le principe de la limitation de la responsabilité vous vous rendrez compte qu'aux États-Unis un navire est responsable jusqu'à une certaine limite. Du côté canadien, la responsabilité du navire est illimitée. Afin d'éviter une telle situation, la convention proposée prévoit que s'il y a pollution dans le territoire ou dans les eaux territoriales de plus d'un état signataire et si des poursuites sont intentées devant les tribunaux de plus d'un pays signataire, le propriétaire peut payer le montant limité au tribunal ou à toute autre autorité compétente s'il en est dans tel pays. Une fois qu'il a satisfait à cette obligation tous les réclamants doivent s'adresser à ce fonds; ce propriétaire n'est pas tenu de contribuer à une autre caisse dans un autre pays.

Je recommanderais donc respectueusement que si votre gouvernement adopte l'article 24, qu'on étudie du moins la possibilité d'en venir à une entente avec le gouvernement des États-Unis afin d'éviter ce que j'appellerais la situation d'inégalité qui résulterait d'une double responsabilité, et particulièrement une double responsabilité dont le fondement ou les limites différeraient.

Je n'ai qu'un autre point à vous exposer et je serai très bref. Si vous conservez dans votre législation cette idée de responsabilité absolue—c'est-à-dire responsabilité sans qu'il y ait eu faute—nous vous soumettons qu'une telle responsabilité ne devrait pas être imposée à un affréteur sauf si les responsables de la navigation ou de la conduite du navire; autrement dit, une telle responsabilité ne devrait pas incomber à un affréteur au voyage ou un affréteur à temps. La raison est très simple. Un affréteur au voyage ou à temps n'a rien à voir avec la conduite du navire. Un affréteur au voyage, par exemple, ne fait que fournir la cargaison qui remplit l'espace du navire, tout comme il ferait pour remplir l'espace d'un camion ou d'un wagon de chemin de fer, mais il n'a rien à voir à la conduite du navire, pas plus qu'il aurait à voir à la conduite de la locomotive du chemin de fer ou du camion qui transporterait ces marchandises.

Je puis dire ici que le ministère des Transports nous a assuré—et c'est la raison pour laquelle je n'en dirai pas plus davantage à ce sujet qu'un de ses représentants proposerait une modification visant à résoudre ce problème et à exempter l'affréteur au voyage ou à temps de cette responsabilité en définissant avec précision le mot «affréteur», et en outre qu'une telle responsabilité ne pourrait pas être imputée au capitaine du navire. Bien que je ne sois pas mandaté pour parler au nom des capitaines de navires, je prétendrais du moins qu'il est un peu injuste d'imposer au pauvre capitaine d'un navire, qui peut avoir confié la conduite de son navire à un pilote et peut se trouver dans sa cabine, une responsabilité illimitée à l'égard des dommages causés par la pollution, dans la mesure des chiffres que nous avons analysés avec vous, sans qu'il n'ait commis aucune faute.

Une des associations au nom de laquelle je comparais ici, *The British Columbia Towboat Owners' Association . . .*

Le président: Je devrais mentionner ici afin qu'on le consigne au compte rendu, que les membres de la *Canadian Chamber of Shipping* sont entre autre *the Shipping Federation of Canada, the Canadian Shipowners' Association, the Chamber of Shipping of British Columbia* et *the B.C. Towboats Owners' Association.*

Me Brisset: C'est juste, monsieur.

Comme je suis certain que vous le savez, il y a une grande circulation de chalands sur la côte du Pacifique. Quelques-uns de ces chalands ont été construits par des entrepreneurs qui en financent la construction, assez souvent grâce à des subventions accordées par le gouvernement. Ces chalands sont alors loués à un exploitant qui est peut-être propriétaire d'un remorqueur. Si cette législation était adoptée dans sa forme actuelle, elle imposerait au propriétaire de chalands la responsabilité à l'égard de dépenses de la nature qui nous intéresse, même si dans un grand nombre de cas les propriétaires de chalands n'ont rien à voir à la conduite de ces bâtiments. Tout ce que le propriétaire

du chaland a fait en réalité a consisté à financer la construction du chaland. Ce serait donc dur d'imposer à de tels propriétaires, nous soumettons qu'il s'agit d'une responsabilité arbitraire comme propriétaire, qu'ils aient ou non un contrôle quel qu'il soit sur l'entretien, la navigation ou la conduite du bâtiment. Ils demeurent propriétaires, bien entendu, simplement pour protéger l'argent qu'ils ont placé dans la construction d'un tel chaland. Nous soumettons que cette responsabilité devrait alors incomber uniquement à l'exploitant ou à l'affréteur de ce chaland et non au propriétaire du chaland comme tel.

Ce sont là mes observations, monsieur le président. Je serai heureux de répondre à toute question que les membres du comité désireront me poser maintenant.

Le président: Merci, Me Brisset.

Sénateur Flynn: Est-ce vrai que le ministère s'oppose à la suggestion visant à retarder l'adoption de ce nouveau principe jusqu'après la réunion des comités internationaux dont Me Brisset a parlé?

Le président: Vous voulez parler des organisations internationales?

Sénateur Flynn: En effet.

Sénateur Langlois: Comme promoteur de ce bill, j'estime qu'il serait juste de donner au ministre responsable de cette législation la chance de profiter des exposés de fait très brillants que nous avons entendus ce matin avant de lui demander de prendre une décision à ce sujet. Je suggérerais qu'on remette l'étude de l'article 24 jusqu'à ce que nous ayons pu entendre le ministre à ce sujet.

Sénateur Flynn: J'avais l'impression que ces exposés de fait avaient déjà été présentés au ministère et que ce dernier avait jusqu'à présent refusé de changer d'opinion. Est-ce là la conclusion que nous devons tirer? Peut-être que Me Fortier pourrait répondre.

Me Brisset: Peut-être pourrais-je dire ceci. Nous avons eu une rencontre avec les représentants du gouvernement le 11 février et nous leur avons exposé notre point de vue. Je dois avouer que nous n'avions pas alors préparé de modifications formelles positives; il s'agissait simplement d'une discussion non formelle. Si je me souviens bien, on nous a dit que notre point de vue serait pris en considération. Je laisse maintenant au représentant du ministère le soin de vous dire où on en est à présent.

Sénateur Kinley: Y a-t-il eu d'autres exposés de fait?

Le président: Oui, il y en a eu, sénateur Kinley. Je crois que M. Hyndman devrait comparaître. Auparavant, y a-t-il d'autres questions que vous aimeriez poser à Me Brisset? De toute façon, il sera ici pour répondre à toute question plus tard.

Le sénateur Flynn: Si le ministère est disposé à remettre à plus tard l'adoption de cet article, il serait préférable que nous le sachions maintenant. Il ne nous est habituellement pas nécessaire d'étudier à fond tous ces détails et de prendre connaissance de tous les mémoires quand nous ne connaissons pas l'intention du gouvernement. Si le gouvernement se propose de nous dire la semaine prochaine qu'il accepte de remettre à plus tard l'adoption de cette législation, pour ce qui est de l'article 24, c'est très bien—s'il en est autrement, nous perdrions notre temps ici.

Le sénateur Kinley: Nous ne l'adopterions sûrement pas avant de l'avoir lu, et c'est là une question de temps.

Le sénateur Flynn: C'est précisément pourquoi je désire connaître l'opinion du gouvernement et du ministère à ce sujet.

Le sénateur Langlois: Je pense qu'on devrait nous laisser le temps d'avoir pris connaissance de toutes les représentations avant de nous demander de prendre position à ce sujet.

Le président: Je pense que M. MacGillivray aimerait faire une déclaration à ce sujet mais auparavant j'aimerais suggérer aux membres du comité que de toute façon nous devons entendre ces autres représentants, comme M. Hyndman et M. Hurcomb, et M. Cook désire exposer son opinion au sujet des articles 3 et 4. N'est-ce pas—ou bien est-ce que M. Hurcomb désirerait également dire quelque chose à ce sujet.

M. Cook: Je veux dire quelque chose à ce sujet de même qu'au sujet des articles 3 à 7.

Le sénateur Isnor: Avant que le témoin se retire, l'unique objection qu'il a au bill c'est l'article 24? A part cet article-là, vous êtes satisfait du bill?

Me Brisset: Je devrais faire remarquer qu'une des deux associations que je représente ici m'a demandé de faire valoir son point de vue à l'égard d'un autre article. Il s'agit de l'article 7. J'ignore s'il sied que je fasse ces représentations maintenant, monsieur le président, ou bien si les membres du comité préféreraient entendre les autres témoins relativement aux articles 23 et 24 dont j'ai traité. Je serai très bref si on me permet de parler à ce sujet maintenant.

Le sénateur Isnor: Laissez-le terminer son exposé.

Le président: En effet, je serais porté à croire que les membres du comité seraient disposés à poursuivre le plus tôt possible l'étude de l'article 24 et nous pourrions entendre votre exposé à ce sujet et les membres du comité accepteraient-ils d'entendre ensuite M. Hyndman?

Des voix: Il en est ainsi décidé.

Le sénateur Smith: Je croyais que vous alliez convoquer M. MacGillivray.

Le président: C'est juste. M. MacGillivray. Nous l'entendrons au sujet de l'article 24.

M. R. R. MacGillivray, directeur de la Direction des règlements de la Marine, ministère des Transports: Monsieur le président, un des honorables sénateurs a demandé si nous sommes disposés à remettre à plus tard l'étude de l'article 24, parce que si tel était le cas

il ne serait pas nécessaire alors d'entendre les autres représentations à ce sujet.

Il est exact que, le 11 février, des fonctionnaires du Ministère, d'autres personnes et moi-même, avons rencontré M. Brisset, M. Hyndman, le capitaine Hurcomb et d'autres, et que ceux-ci nous ont alors exposé leurs arguments contre la plupart ou plusieurs des opinions qui ont été avancées aujourd'hui. Nous avons bien entendu ces arguments et nous les avons portés effectivement à l'attention du Ministre. Je dois ajouter, toutefois, que nous n'avons pas entendu tous les arguments qui ont été avancés aujourd'hui et que le Ministre n'a pas eu le temps de faire connaître sa réaction. Il se peut qu'il puisse le faire d'ici quelques jours ou même aujourd'hui. Je n'en suis pas sûr. J'estime, toutefois, que nous devrions entendre le reste des instances avant qu'on nous demande d'en saisir finalement le gouvernement pour qu'il puisse décider s'il sera prêt à consentir au retrait de cette disposition, totalement ou en partie.

Le président: Merci, monsieur MacGillivray. Le Comité est-il d'accord sur cette opinion? Je crois que nous avons exprimé notre accord. Merci beaucoup, monsieur MacGillivray.

Je désire faire remarquer maintenant que le présent bill est très important et que le Comité n'a pas l'intention d'en traiter en toute hâte. Voulez-vous commencer, monsieur Brisset.

M. Brisset: L'autre article dont je désire traiter maintenant est l'article 7, et plus particulièrement les articles 2 et 3 à la page 5 du bill que vous avez entre les mains.

M. Fortier a expliqué au Comité les raisons de cet article particulier, c'est-à-dire, d'appliquer les règlements de l'autorité de pilotage que les tribunaux auraient pu trouver contraires à la loi, ou que la Commission royale d'enquête sur le pilotage a critiqués parce qu'à son avis, ils étaient en dehors des pouvoirs du Ministre.

Lors de la réunion des représentants du ministère du Transport et de ceux des associations dont je suis ici le porte-parole, les associations avaient accepté cette sorte de législation provisoire à titre de remède, mais l'on avait fixé une date d'expiration de cette législation. C'était le 31 mars 1969 et non le 31 décembre 1969 comme vous le constaterez dans le texte du paragraphe 3.

De plus, l'industrie avait demandé avec instance que si cette date devait être prolongée, c'est-à-dire au 31 mars 1969, elle ne le soit qu'en vertu d'un décret déposé devant le Parlement de sorte qu'on puisse avoir l'occasion de débattre la question au besoin.

Je tiens à préciser ce point, parce qu'on a mentionné, sans doute par inadvertance, lorsque le bill a subi la deuxième lecture, que tous les intéressés avaient accepté la date du 31 décembre; et de la manière dont l'article est conçu, il semble permettre au décret de prolonger la date presqu'à volonté. Je ne dis pas que cela se ferait d'une façon peu judicieuse; cependant, nous estimons que cette disposition du bill prévoit une trop grande latitude.

Pour rappeler la position que l'industrie du transport maritime avait prise dans les discussions qui se sont déroulées au cours d'une longue période de temps, je dois ajouter que le président de la *Fishing Federation* écrivait à l'honorable ministre M. Hellyer, le 20 février, pour exposer de nouveau cette position. J'aimerais déposer devant vous, si vous me le permettez, une copie de cette lettre. Ces commentaires termineront mes observations.

Le président: Est-on d'accord pour que la lettre en question soit consignée au compte-rendu?

Les hon. sénateurs: Adopté.

(*Voir l'appendice «D»*).

Le sénateur Langlois: Si j'ai mal interprété l'intention des membres de la Fédération canadienne des armateurs lorsque j'ai présenté le bill, je le regrette.

J'étais aussi présent à la réunion des fonctionnaires du Ministère et des membres de la Fédération des pilotes et je crois que certaines autres personnes ont aussi mentionné qu'à ce moment-là, nous n'avions été saisis que d'une partie du rapport.

Vous savez sans doute que le rapport comprenait cinq parties et, qu'à ce moment-là, seule la Partie I avait été publiée. Même aujourd'hui, nous n'avons encore que la partie II.

J'ai alors mentionné que nous ne pouvions pas nous attendre que le gouvernement recommande au Parlement d'examiner la législation qui se fondait sur le rapport dont nous n'avions pas été saisis. Et je signale ici, comme d'autres l'ont fait à ce moment-là, qu'étant donné qu'on m'avait soulevé aucune objection sérieuse à mes observations, j'avais l'impression, lorsqu'on était tombé d'accord sur cette date, qu'on ne voyait pas de graves inconvénients à une prolongation possible si la situation restait la même qu'à ce moment-là; je répète de nouveau que la situation n'a pas beaucoup changé, mais que nous ne sommes encore saisis que de la Partie I et de la Partie II du rapport. D'après les renseignements que je possède, je ne pense pas que nous soyons en possession du rapport complet avant la fin de la présente année. Je ne crois donc pas qu'on devrait demander au Parlement d'examiner la législation qui se fonde sur un rapport avant que nous ayont été saisis du rapport tout entier.

Le président: Vous avez mentionné la Fédération canadienne des armateurs. Vouliez-vous dire la *Canadian Shipping Association?*

Le sénateur Langlois: Non; la Fédération canadienne des armateurs.

M. Brisset: C'est un membre de la *Canadian Chamber of Shipping.*

Le président: Avez-vous quelque chose à ajouter en ce moment, monsieur Brisset?

M. Brissset: Non.

Le président: Nous pouvons donc maintenant entendre M. Hyndman. Comme je l'ai dit auparavant, M. Hyndman est le président de la *Canadian Maritime Law Association*, et de Montréal.

M. A. Stuart Hyndman; président, la Canadian Maritime Law Association: Merci, monsieur le président. Honorables sénateurs, je devrais commencer, je crois, par dire brièvement ce qu'est la *Canadian Maritime Law Association* et ce qu'elle fait. La *Canadian Maritime Law Association* est l'une des 26 associations nationales affiliées au Comité maritime international, lequel a été fondé à Bruxelles en 1897. Depuis cette date-là, c'est-à-dire 1897, le Comité maritime international ou comme on l'appelle en abrégé, le CMI, a organisé la création de la plupart des importantes conventions maritimes et internationales qui sont intervenues depuis cette date et dont le Canada est signataire ou auxquelles il a adhéré dans sa législation intérieure. La *Canadian Maritime Law Association* est une organisation légale et non gouvernementale, qui s'occupe d'élaborer des ententes internationales sur la marine marchande et d'unifier les règles et usages internationaux du droit maritime et commercial. Malgré son nom, l'effectif de l'Association ne se compose pas entièrement d'avocats. En fait, c'est une organisation qui est tout à fait indépendante de l'Association du barreau canadien. Elle se compose de représentants du commerce maritime, tels les armateurs, les affréteurs, les assureurs, les marchands, les répartiteurs d'avaries et un certain nombre d'avocats qui s'intéressent directement au droit maritime. Je devrais ajouter qu'en dernière analyse, la politique de notre Association, qui est naturellement d'envergure nationale, est régie par les membres fondateurs, au nombre de 10 et qui font partie de la *Canadian Board of Marine Underwriters*, de la Fédération canadienne des armateurs, de l'Association du barreau canadien, de la *Dominion Marine Association*, de la *Canadian Chamber of Shipping*, de l'*Association of Average Adjusters of Canada*, de la *Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association*, de la *Shipowners Assurance Management Limited* et de l'Association des exportateurs canadiens.

Or, lorsque le bill S-23 a été présenté par le sénateur Langlois et est parvenu à notre connaissance, nous avons été priés d'assister, à Ottawa, à une réunion, dont vous avez entendu parler et qui s'est tenue le 11 février. Immédiatement après cette réunion, j'ai envoyé une circulaire à tous nos membres, y compris les membres fondateurs et associés, laquelle décrivait brièvement la nature du bill avec mention spéciale, il va sans dire, de l'article 24, le seul qui nous touche et qui me concerne, en tant que témoin devant ce Comité. En ce qui intéresse les membres fondateurs et quant à la réaction que j'ai pu provoquer, on s'est élevé unanimement contre les dispositions du bill en autant qu'il touche la responsabilité civile et sans faute, et la responsabilité illimitée. Je n'ai pas besoin d'indiquer les raisons pour lesquelles cette réaction a été une question d'accord général; M. Miller et M. Brisset ont déjà traité amplement de ces questions, ce matin. J'estime, toutefois, qu'il est important pour vous, messieurs, de vous rendre compte que cette attitude représente la réaction des membres fondateurs par suite des explications obtenues au sujet du bill.

Comme je l'ai déjà dit, la fonction primordiale de la *Canadian Maritime Law Association* est d'assurer autant que possible, l'accord international des intéressés sur les questions qui touchent le commerce maritime dans son ensemble et dans tous les pays. Malheureusement, nous ne sommes pas un pays d'armateurs, mais nous nous intéressons quand même à l'exploitation commerciale des navires. Toutes nos cargaisons sont transportées outre-mer par des navires étrangers, et nous nous intéressons vivement, il va sans dire, au commerce océanique et à celui des Grands lacs, par l'entremise de la *Dominion Marine Association* dont nous sommes effectivement les propriétaires.

Il s'ensuit donc que les dispositions de la présente législation sont d'un intérêt direct et immédiat pour notre Association. Vous avez entendu parler de la prochaine réunion à Tokyo. J'assisterai à cette réunion avec une délégation d'environ 14 membres, dont trois observateurs du Comité du transport par eau de la Commission canadienne des transports. Ainsi qu'on vous l'a déjà dit, l'une des questions les plus importantes qui fera l'objet de discussions, le mois prochain, à Tokyo, est la question même de la pollution par les hydrocarbures, et des responsabilités que devraient assumer ceux qui ont causé cette pollution des eaux. La pollution par les hydrocarbures est assurément une question d'ordre émotif, et c'est pourquoi j'estime que nous devrions examiner attentivement toute législation afin de nous assurer que ce qui est fait se fonde sur les aspects logiques et pratiques de la question, de même que sur ceux qui pourraient être d'ordre émotif.

Le bill dont nous sommes saisis n'est pas destiné, il va sans dire, à empêcher la pollution. Il s'agit d'un bill qui vise, dans certains secteurs, à dire ce qu'on fait après que survient la pollution. S'attaquer à toute législation qui traite de la pollution c'est comme s'attaquer à la maternité ou à quelque chose de parfait. Il n'en est pas ainsi; notre association préconise fortement toute législation qui tente de résoudre les graves difficultés qui résultent de la pollution et qui tend, d'une façon quelconque, à empêcher la pollution, mais nous ne croyons pas qu'à ce stade-ci, une législation unilatérale et du genre de celle dont vous êtes saisis est une solution pratique du problème.

Or, cette question de l'uniformité d'une législation internationale sera évidemment discutée à Tokyo et, nous l'espérons, lors d'une Conférence diplomatique en novembre.

L'argument que font valoir certaines sources pour s'opposer à ce que nous différions notre propre législation, c'est qu'il s'écoulera peut-être, par exemple, un an ou même deux ans après novembre avant qu'une entente internationale soit intervenue. C'est peut-être le cas. Nous ne savons pas encore. Par suite des prochaines réunions à Tokyo, et peut-être à Bruxelles, en novembre, il y aura au moins une possibilité de connaître l'opinion générale et internationale sur ces questions, de sorte que toute législation canadienne si elle doit être adoptée unilatéralement peut l'être à ce

stade-ci, c'est-à-dire plus tard cette année, après que nous connaîtrons bien ce qui va être réalisé ou ce qui peut être réalisé sur le plan international. Nous aurons alors une chance raisonnable de connaître ce qui sera acceptable tant dans le domaine de l'assurance que sur le plan international.

En dehors de la question internationale pour ce qui touche le domaine général, je crois que nous devrions aussi préciser, comme l'ont fait effectivement ceux qui ont pris la parole au début de la matinée, qu'il est très important pour le Canada d'avoir une législation qui se rapproche le plus possible de celle des États-Unis, lorsque nous traitons des eaux internationales. Les eaux navigables et internationales de la Voie maritime du St-Laurent, des Grands lacs et des cours d'eau qui les relient, telles la rivière St. Mary's, St. Clair et les autres tributaires, sont les régions de l'Amérique du Nord que touche le plus vivement toute législation et qui pourraient être le plus susceptibles d'avaries. Dans la mesure où je puis le prévoir la situation deviendrait pratiquement intolérable si, d'une part, il y avait une législation canadienne unilatérale qui ne fixe aucune limite à la responsabilité et impose un fardeau absolu quelle que soit la faute, et, d'autre part une législation américaine à l'égard de la même eau–parce qu'évidemment l'eau n'est pas assujettie à une ligne de démarcation et est soumise à la loi américaine, ce qui est tout à fait le contraire dans ces aspects importants de la limitation de la responsabilité et de la responsabilité civile.

C'est donc avec le plus grand respect que je propose que nous devrions au moins différer l'étude de l'article 495 c) de la Partie XXIV du bill. L'article 495 d) est la partie qui traite de la question du recrouvrement des frais, tandis que l'article 495 c) est celle qui donne aux ministres le droit de prendre des mesures. J'ajoute, en tout respect, et au nom de l'Association dont je suis le porte-parole, qu'à mon avis, l'objectif minimum que nous devrions viser à l'heure actuelle, c'est de songer à différer l'application de l'article 495 d) afin qu'il n'y ait aucun doute, même si toute autre législation prend 6 mois ou un an ou plus, que le Ministre ait effectivement le droit de prendre des mesures. Le seul élément qui pose encore quelque doute dans mon esprit, c'est la question du recouvrement des frais, laquelle mérite d'être étudiée attentivement, je crois, à la lumière du bill S-7 des États-Unis et des prochaines réunions qui auront lieu à Tokyo et à Bruxelles.

Le président: Auriez-vous l'obligeance de faire connaître au Comité votre avis sur la suggestion de M. Brisset concernant l'amendement de l'article 495 c)? Monsieur Brisset, vous avez proposé un amendement à l'article 495 c) n'est-ce pas?

M. Brisset: Oui; monsieur le président.

M. Hyndmand: J'ai une copie de la déclaration de M. Brisset. J'ai lu l'amendement qu'il a proposé et je suis d'accord avec ce qu'il propose à titre d'amendement possible. Ce que je veux dire, c'est que le moins que nous puissions faire, même si nous ne sommes pas en mesure d'envisager le réamendement de cet article et sa mise en vigueur, c'est de différer l'application de l'article 495 d). Cependant, si nous décidons de nous engager unilatéralement dans ce domaine, il faudrait songer à amender les articles 495 c) et d) afin qu'ils soient d'accord avec le texte proposé par M. Brisset. Nous ne connaissons pas encore ce que sera probablement la limite internationale. Il y a eu maintes réunions du sous-comité international à ce sujet et nous ne la connaissons pas encore. Ce sera une limite très importante, possiblement dans le voisinage de $10 millions, mais nous ne savons pas. Dans l'entre-temps, je crois qu'il serait malheureux de prendre les devants, de fixer une responsabilité tout à fait illimitée, puis de réamender simplement notre législation dans six mois ou un an d'ici, si nous constatons que l'opinion internationale s'y oppose, comme j'ai fortement l'impression que ce sera le cas sur la question de la responsabilité illimitée et du fardeau de la preuve.

Le président: Merci, monsieur Hyndman. Y a-t-il d'autres questions?

Capitaine Hurcomb, voulez-vous témoigner maintenant ou y a-t-il quelqu'un d'autre qui doit vous précéder?

M. P. R. Hurcomb, directeur général, la *Dominion Marine Association*: Si cela vous convient, monsieur le président, je suis très heureux de témoigner maintenant.

Le président: Très bien, dans ce cas. Comme je l'ai déjà dit, le capitaine Hurcomb est le directeur général de la *Dominion Marine Association*. Capitaine Hurcomb, vous avez été, n'est-ce pas, président de la flotte?

M. Hurcomb: Oui, en effet. Malgré cela, j'aime à croire que j'ai quelque compétence dans les questions pratiques!

Monsieur le président, honorables sénateurs, comme l'a dit votre président, je représente la *Dominion Marine Association*, laquelle se compose des propriétaires des navires d'immatriculation canadienne qui font le commerce sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent. Ce sont les seules flottes d'immatriculation canadienne de quelque importance pour ce qui concerne les navires au sens classique du mot. Deux ou trois de nos navires ont une capacité de long courrier et font effectivement le commerce en Europe et ailleurs pendant la morte saison, mais il reste, qu'en général, nous nous occupons surtout de trafic intérieur. Nous avons 23 sociétés, dont 4 sociétés pétrolières–l'*Imperial*, la *Texaco*, la *Shell and Gulf* (autrefois la British American). Nos navires transportent surtout des marchandises sèches en vrac. Les navires de 730 pieds, qui sont les plus gros de la flotte, transportent 1 million de boisseaux de blé. Ils peuvent aussi transporter 30,000 tonnes de minerai. Ce sont des navires très importants. Les sociétés pétrolières possèdent des navires-citernes. Plusieurs sociétés particulières ont aussi des navires-citernes, de sorte que leurs problèmes nous intéressent également.

Je suis très heureux de l'occasion qui m'est offerte de témoigner devant le Comité. J'essaierai de ne pas répéter ce qu'ont dit les témoins qui m'ont précédé et qui ont exprimé leurs vues si éloquemment.

Je tenterai de faire ressortir les points qui concernent surtout, à mon avis, notre activité intérieure, sans vous ennuyer avec des répétitions.

Le président: Nous permettez-vous de vous demander, capitaine, si vous souscrivez en général aux déclarations que nous ont faites messieurs Miller, Brisset et Hyndman?

M. Hurcomb: Sans aucun doute, monsieur. Pour ce qui concerne le témoignage de M. Miller, nous y trouvons une confirmation dans les entretiens que nous avons eus avec nos propres courtiers d'assurances qui confirment ce qu'il a dit, et je suis sûr que ce qu'il dit est tout à fait juste. Quant aux observations des deux autres messieurs, je suis d'accord en général—je fais toutefois une réserve que je mentionnerai à la fin de mon témoignage.

En premier lieu, j'estime que nous devrions signaler, messieurs, que nous parlons beaucoup trop de la pollution par les hydrocarbures, mais qu'en réalité l'article 23 concerne la pollution par toute cause, en général. Par exemple, un navire chargé de potasse qu'il transporterait de Lakehead pourrait souvent faire un joli gâchis dans les eaux intérieures s'il déversait ou répandait cette cargaison. Vous vous rendez compte de ce qui arriverait si l'un de nos transporteurs de ciment—la *Canada Ciment* est l'une de nos compagnies—était victime d'un malheureux incident, à un endroit stratégique du port de Montréal.

Ce que je veux faire comprendre, c'est que nous ne parlons pas seulement d'hydrocarbures, mais du renversement de toute cargaison qui peut contenir un agent de pollution.

Nous nous intéressons donc extrêmement à l'article 24 du bill.

Nous nous y intéressons aussi parce que nous pourrions nous trouver dans la situation de la partie fautive—peut-être en abordant un pétrolier étranger et en occasionnant la pollution. Nous pourrions être dans la situation de la partie fautive. Nous pouvons donc ainsi être en cause en tant que propriétaire—de propriétaire innocent ou non—ou que la personne en faute.

Nos compagnies—nos compagnies pétrolières surtout—ont fait tendre leurs efforts à la conception de mesures destinées à empêcher et à contrôler la pollution. Je crois que la plupart de ces mesures sont connues. On a dépensé de fortes sommes d'argent pour la mise au point de méthodes, d'appareils et de produits chimiques.

Ce qu'elles ont accompli de plus, c'est évidemment le plan dit TOVALOP que vous a décrit M. Brisset et que je ne répéterai pas. Ils ne sont donc pas restés inactifs en attendant que le gouvernement prenne des mesures.

Le point que je vais faire ressortir en premier lieu, c'est la participation des organismes internationaux, telle l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation (IMCO) et la Commission maritime internationale (CMI). On les a déjà mentionnés. Nous estimons que l'unanimité de l'opinion internationale est d'une importance vitale. Nous, qui faisons du commerce dans le Saint-Laurent et qui sommes constamment mêlés aux trafic des États-Unis et à d'autre trafic international dans les eaux intérieures, nous sommes très conscients de la nécessité d'une approche commune d'un problème de cette sorte.

Comme l'un des témoins précédents l'a mentionné, s'il arrivait quelque chose à notre magnifique et coûteuse section des Mille îles, c'est-à-dire toute sorte de pollution ou de déversement, l'incident aurait des répercussions des deux côtés et nuirait à des installations très coûteuses, soit côtières ou autres. Nous devrions, s'il est possible, envisager en commun la solution de ce problème, surtout pour ce qui concerne les États-Unis. C'est pourquoi nous vous demandons de bien vouloir attendre qu'une discussion ait lieu dans une organisation internationale et de surveiller aussi, je le propose en tout respect, les événements qui surviennent aujourd'hui aux États-Unis et qui se sont produits depuis quelques semaines par suite de l'application du bill S-7.

Nous proposons respectueusement que la meilleure chose à faire dans l'intérêt de tous, c'est de différer l'application de cet article du bill.

Quoi qu'il en soit, nous devrions mentionner les défauts spécifiques que nous remarquons dans les articles présentés. On a proposé que peut-être pourrait-on laisser l'article 495 c) dans le bill puisqu'il ne fait que de permettre au ministre de prendre des mesures. Nous estimons, toutefois, qu'il est trop arbitraire. Il donne au ministre le pouvoir absolu de disposer d'un bâtiment qui est en détresse, échoué, naufragé ou abandonné et de sa cargaison, sans consulter en premier lieu le propriétaire. Ce pouvoir constitue, je dirais, une violation arbitraire des droits normaux de propriété.

Le bill S-7 des États-Unis oblige le propriétaire ou l'exploitant du navire à enlever l'agent de pollution. S'il ne prend pas les mesures nécessaires, le gouvernement est alors—mais pas avant—autorisé à agir.

Je dis que pour accepter cet article il faudrait qu'il stipule en premier lieu que le ministre peut ordonner au propriétaire du navire de faire ce qui s'impose, et qu'il agira lui-même si celui-là ne prend pas immédiatement les mesures nécessaires. C'est l'un des changements que nous proposons, monsieur le président.

Le paragraphe 2 de l'article accentue le caractère arbitraire de cette loi en ce qu'après en être arrivé prématurément à une conclusion sans consulter le propriétaire ou lui donner une chance d'agir, le Ministre peut alors fermer les yeux sur la violation de la propriété privée en vendant le navire ou les marchandises, et de nouveau sans consulter le propriétaire. Sûrement, le propriétaire devrait avoir au moins le droit de payer les dommages ou de faire quelque arrangement à cette fin, avant que le navire soit vendu. C'est le ton arbitraire de l'article tout entier que nous trouvons le plus répugnant. C'est tout pour l'article 495 c).

Passons maintenant à l'article 495 d) qui est peut-être le plus important. De nouveau, comme je l'ai déjà mentionné, le propriétaire devrait avoir l'occasion de s'occuper de la situation en premier lieu. Il se peut qu'il soit dans une position exceptionnelle pour faire

ce qui s'impose et il pourrait probablement le faire d'une façon beaucoup moins coûteuse que le Gouvernement. Faisons donc en sorte que le propriétaire ait la première chance de prendre des mesures.

Le deuxième point qui nous intéresse est celui que des témoins précédents ont fait ressortir avec tant de fermeté et d'éloquence, à savoir que la responsabilité devrait être déterminée d'après la faute. Par exemple, lorsqu'un pétrolier à l'ancre est frappé par la négligence de quelque autre navire—tenir le propriétaire du pétrolier responsable, c'est faire fi des principes dont s'inspirent les lois régissant les affaires maritimes comme nous les entendons.

Je n'aime pas revenir sans cesse à la loi des États-Unis, monsieur le président, parce que, évidemment, nous sommes très souvent en avance sur eux et beaucoup plus éclairés qu'ils ne le sont. Cependant, cela vous intéressera peut-être d'apprendre que le bill des États-Unis prévoit qu'il faut établir que le propriétaire est fautif, qu'il a été négligent pour qu'il soit tenu responsable des dommages. Les législateurs ont admis ce principe.

La troisième objection, c'est la limitation de la responsabilité, laquelle a été débattue à fond très effectivement à mon avis.

Avant d'aller plus loin, monsieur, il y a un point sur cette question, à savoir que la responsabilité doit être déterminée d'après la faute. Disons que la Couronne recouvre les frais de la partie non fautive—comme elle peut le faire, elle peut recouvrer tous les frais de la partie non fautive, parce qu'il est commode de le faire, elle pouvait le faire—où sont donc les droits de la partie non fautive vis-à-vis de la partie dont la négligence a causé l'accident?

Je n'ai pas la prétention d'être le plus grand avocat du monde en droit maritime, mais je doute sincèrement que le propriétaire non fautif qui a dû payer tous les frais, puisse recouvrer ces frais du tiers qui est en faute—c'est alors que peut intervenir la disposition de la loi sur la marine marchande du Canada qui prévoit la limitation de la responsabilité. Il s'agit ici d'une vaste question légale que je laisserai à de meilleurs esprits que le mien, mais elle laisse davantage planer des doutes sur la profondeur de la présente législation et elle indique qu'une étude plus poussée s'impose. Il doit y avoir une limitation de la responsabilité, disons-nous. C'est ce qu'ont fait valoir des témoins précédents. Cela pourra vous intéresser d'apprendre que même s'il existe des différences dans la sorte d'assurance qui protège nos navires, on me dit que les dommages maximums dont nos navires sont passibles dans ce domaine de protection et d'indemnité sont établis au taux de $150 par tonneau de jauge brute, plus une somme de $3,500,000. Or, cela veut dire que pour notre plus gros navire qui jauge 20,000 tonneaux—vous multiplieriez 20,000 tonnes par $50, ce qui vous donnerait $3 millions, auxquels vous ajouteriez le montant de $3,500,000 afin de trouver la protection totale maximum, qui serait alors de $6,500,000. Toute augmentation de ce montant maximum, jointe à l'élément de responsabilité sans faute, ferait monter les taux d'assurance d'une façon exorbitante. Et comme la plupart d'entre vous le savent, la marge de profit dans notre commerce est passablement faible de nos jours.

Le sénateur Isnor: Ce que vous venez de dire s'applique-t-il au trafic sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs?

M. Hurcomb: Je parle du trafic maritime qui part des Grands Lacs et va aussi loin que les Escoumins.

Le sénateur Isnor: Il y a des taux plus bas à Halifax.

M. Hurcomb: Il y a les glaces. Dans des conditions particulières, d'autres considérations s'imposent.

Le sénateur Isnor: Mais il n'y a pas de glaces à Halifax. C'est évident.

Le sénateur Flynn: Voilà qui sent la propagande à mon avis.

M. Hurcomb: Monsieur le président, je ne parle pas de taux parce que ceux-ci diffèrent d'une compagnie à l'autre et revêtent un caractère confidentiel. Je ne parle que de protection. Elle est de $6,500,000 pour les plus gros navires et va en descendant pour les plus petits navires. Messieurs, quand vous regardez le Saint-Laurent à l'été, par exemple pendant l'Expo, et que vous voyez des milliers de petites embarcations circuler dans toutes les directions, je vous demande de songer un instant à ce qui arriverait si l'un de ces petits bateaux abordait un pétrolier d'une manière ou de l'autre et était assujettie à une responsabilité illimitée. Cet exemple fait très bien ressortir le danger que je vois dans cet article du bill.

Ma dernière observation sur cet article et je crois, la dernière, c'est qu'une fois que le Ministre aura intervenu et pris des mesures, la partie dont il pourra réclamer des dommages doit payer tous les frais subis par le Ministre. Il n'y a rien qui puisse empêcher le Ministre ou tout autre sur l'autorité de celui-ci, de dépenser de l'argent à ce sujet et de porter ces dépenses à notre compte. Nous savons tous que d'ordinaire le Gouvernement se fait beaucoup plus «exploiter» que l'entreprise privée.

Le sénateur Kinley: Il a beaucoup d'autorité maintenant, n'est-ce-pas?

M. Hurcomb: Oui.

Le sénateur Kinley: Mais nous n'avons jamais entendu dire qu'il l'avait exercée dans toute son étendue.

M. Hurcomb: Peut-être.

Le sénateur Kinley: Il est bien prudent au sujet de son autorité à ce sujet.

M. Hurcomb: Je l'espère bien. D'autre part, il faut examiner la législation et en voir la portée éventuelle.

Le sénateur Kinley: Le bill étend l'autorité du ministre, n'est-ce-pas? Ces deux ou trois alinéas étendent son pouvoir arbitraire.

M. Hurcomb: Cet article embrasse un domaine tout à fait nouveau et donne des pouvoirs dans ce domaine.

Le président: A ce moment-ci, capitaine Hurcomb, auriez-vous l'obligeance de dire au Comité ce qu'ont été les dommages ou l'étendue de la responsabilité en ce qui concerne le *Torrey Canyon*? Les chiffres sont-ils disponibles?

M. Hurcomb: Je ne crois pas que les chiffres définitifs soient disponibles. Je viens de finir de lire l'ouvrage récent intitulé «*Oil and Water, The Torrey Canyon Disaster*» et je crois savoir que le chiffre le plus récent est quelque chose de l'ordre de 9 millions de dollars américains. Ca n'a pas encore fini le règlement de ces avaries. Peut-être M. Miller pourra nous en parler.

Le président: Monsieur Miller, voudriez-vous éclairer le Comité là-dessus? Je suis sûr que plusieurs membres sont intéressés.

M. Miller: Oui, sans doute. Les réclamations faites au propriétaire du *Torrey Canyon* par les gouvernements de la France et de la Grande-Bretagne font évidemment l'objet d'une vive contestation. La manière dont les hydrocarbures ont été enlevés, et cela n'est pas simplement ma propre opinion, mais celle du Comité parlementaire britannique qui a pris connaissance de l'affaire, a été très maladroite pour dire le moins. Elle s'est faite par des procédés très coûteux. Les réclamations présentées sont manifestement très exagérées et naturellement font l'objet d'une vive contestation. Comme l'a signalé le Comité parlementaire, il ne viendrait jamais à l'esprit d'une personne jouissant de son bon sens de dynamiter un navire afin d'essayer de disperser les hydrocarbures. Quoi qu'il en soit, les réclamations des gouvernements français et britannique se montent autant que nous le sachions, à environ 2 millions de livres sterling pour chaque gouvernement, ce qui correspond très étroitement au chiffre total de 9 millions de dollars américains qu'a cité le capitaine Hurcomb.

M. Hurcomb: Pour faire suite à ce que je disais, si le Ministre a l'autorité de dépenser autant d'argent qu'il le veut, nous voudrions qu'il y ait dans le bill la même sorte de restrictions que contient la législation des États-Unis, à savoir, que le Ministre a le droit de ne récupérer que les frais «raisonnablement» subis par le Gouvernement.

Le sénateur Flynn: C'est ce que M. Brisset a déjà proposé.

M. Hurcomb: Pour terminer sur ce sujet, nous avons essayé d'établir que la législation dans sa forme actuelle est prématurée. Pour parler carrément, nous pensons qu'elle est superficielle sous bien des rapports et qu'elle doit être étudiée beaucoup plus amplement par le genre de personnes, et je m'exclus, qui ont témoigné devant vous aujourd'hui et qui sont versés dans toutes ces questions. Je recommande donc très fortement qu'on ajourne l'affaire jusqu'en novembre prochain, date à laquelle comme l'a dit M. Hyndman, nous connaîtrons au moins l'opinion générale des intéressés.

En dernier lieu, M. Brisset a fait des recommandations spécifiques pour amender ces deux articles. Après les avoir examinées rapidement, comme nous avons pu le faire, il semble que la nouvelle rédaction qu'a proposée M. Brisset soit judicieuse, mais j'aimerais, toutefois, l'examiner beaucoup plus à fond. Pour parler au nom de mes clients, je ne crois pas que je pourrais tomber d'accord sur ces amendements dès maintenant. J'aimerais les étudier beaucoup plus attentivement à la lumière de tout ce qu'on a dit.

Finalement et c'est ici mon dernier mot, je me range à l'opinion que les capitaines devraient être exempts de toute responsabilité dans cette affaire. C'est le propriétaire, l'exploitant ou l'affréteur qui devrait assumer toutes les responsabilités, comme d'autres personnes l'ont laissé entendre. Je crois que c'est tout ce que j'ai à dire sur cette suggestion.

Le sénateur Flynn: Je me demande si le témoin ou si l'un de ceux que nous avons entendus ont attiré l'attention du Comité sur l'amendement contenu à l'article 495 d). Dans le cas de la Couronne, le montant des dépenses qu'elle a subies peut être recouvré, mais il n'en sera pas ainsi dans le cas d'un particulier dont la propriété aura été endommagée dans les mêmes circonstances. Voilà qui me paraît étrange parce que la responsabilité est illimitée lorsqu'il s'agit de la Couronne seulement et non d'une autre personne.

M. Hurcomb: Je suis sûr, monsieur le sénateur, que M. MacGillivray du ministère du Transport peut vous donner des explications là-dessus. Je crois qu'il dira que le propriétaire riverain peut poursuivre en justice le propriétaire du navire.

Le sénateur Flynn: Et quelle que soit la personne en faute?

M. Hurcomb: Je ne dirais pas cela. Je suis sûr que les fonctionnaires du transport élucideront l'affaire. C'est un point fort intéressant.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Merci, capitaine Hurcomb.

M. Hurcomb: Tout comme M. Brisset, je m'étais proposé de dire un mot ou deux au sujet de l'article 7.

Le président: Eh bien, dans ce cas, nous aimerions vous entendre dès maintenant.

M. Hurcomb: L'article 7 est celui dont M. Brisset a parlé brièvement à la fin de ses observations. Pour bien faire comprendre ce que je veux dire, je me contenterai d'effleurer très brièvement les antécédents de cette législation. La Commission royale d'enquête sur le pilotage fut convoquée le 13 novembre 1962, il y a plus de 6 ans. Nous ne voulons pas critiquer les commissaires; à notre avis ils ont accompli une tâche magnifique; il s'agissait d'une tâche difficile dont ils se sont acquittés avec soin, et qui a pris tout ce temps. Cependant, 6 ans se sont écoulés. La Partie I du rapport a été publiée le 17 juillet 1968, si je me souviens bien, il y a sept mois et demi. Je croyais qu'on était convenu que la Partie I qui exposait effectivement les principes dont s'inspirait la Commission, fournirait assez de matière pour toute législation de base qui serait adoptée. Les au-

tres volumes s'étendent en détail sur les divers secteurs du pilotage, tandis que la Partie I fournissait la structure à laquelle songeait la Commission.

Je sais que le sénateur Langlois avait une opinion différente à ce sujet. Il estimait qu'on devrait attendre la parution de tous les volumes. La plupart d'entre nous, toutefois, étaient d'avis, et je crois que le sous-ministre du Transport se ralliait à cette opinion, à savoir, que nous en avions suffisamment du premier volume pour commencer. Un communiqué de presse émanant du bureau du premier ministre et publié le 17 juillet, c'est-à-dire le jour de la parution de la Partie I allait être pour nous un encouragement. Voici, en partie, ce que disait le premier ministre:

> . . . Une petite équipe spéciale sera formée sous la direction du ministère du Transport, pour commencer sans tarder une étude du rapport en vue de hâter la mise en oeuvre des recommandations. Le gouvernement a l'intention de procéder sans retard à la préparation de la législation appropriée . . . D'une manière générale, la majorité des recommandations de la Commission semblent acceptables.

C'était le 17 juillet. Le lendemain, M. Baldwin, sous-ministre des Transports, nous a convoqués à la réunion dont M. Langlois a parlé. Il nous a demandé de ne pas abuser des échappatoires que la commission du pilotage a découvertes dans la loi et qu'elle a révélées dans son rapport. Il nous a demandé de ne pas en abuser, en faisant valoir que si nous nous engagions dans cette voie en prenant toutes sortes de procédures, c'est tout le système qui serait menacé, et la sécurité de la navigation dans le Saint-Laurent. Nous avons donc tous convenu, comme l'a dit M. Langlois, de faire preuve de mesure en faisant valoir nos droits juridiques, tout en craignant que si le gouvernement faisait adopter une loi provisoire, comme celle qu'il propose ici, les autorités ne poussent un soupir de soulagement en se disant: «Du côté juridique la crise est passée. Laissons la question de côté et attaquons-nous aux autres problèmes importants.» Le résultat, ce serait que le travail serait retardé sérieusement. C'est cela que nous craignons.

Nous avons donc convenu de faire preuve de mesure à condition qu'il y ait une date limite, soit le 31 mars 1969. Cela donnait sept mois. Si je puis me permettre de parler de ma propre expérience, j'ai participé à la rédaction d'un nombre considérable de textes législatifs à l'époque, et si vous ne pouvez pas faire quelque chose comme ça en six mois, vous ne le ferez probablement jamais. Quoi qu'il en soit, sept mois, c'était ce que nous demandions. Et on n'a rien fait de sérieux, que je sache. Nous voyons maintenant dans le projet de loi, à notre grande surprise (car on ne nous en a rien laissé savoir, et nous l'avons encore moins approuvé), qu'on leur donne jusqu'à la fin de l'année, jusqu'au 31 décembre, avec la possibilité de prolonger le délai.

Le président: De quel article s'agit-il?

M. Hurcomb: De l'article 7, paragraphe (3). Il y est prévu que ces mesures correctives vont expirer, cesser d'avoir force de loi, le 31 décembre 1969, ou à une date ne dépassant pas douze mois après celle-là, et prescrite par le gouverneur en conseil. On aura donc la possibilité de prolonger la situation pendant deux ans, et on n'aura pour cela qu'à faire adopter un arrêté en conseil ordinaire, dont personne n'aura connaissance avant qu'il ne soit trop tard. C'est cela que nous craignons, et c'est à cela que nous sommes déterminés à résister. Nous ne voulons pas qu'il y ait des retards. Il y a des gens qui aimeraient que le système reste comme il est, une fois les questions juridiques réglées, des gens qui seraient tout à fait contents de laisser les choses comme elles sont. Pas nous.

Monsieur le président, au risque de vous ennuyer, je crois devoir vous dire, à vous en particulier, pourquoi nous nous ne voulons pas attendre. Une des choses qui contribuent à faire monter les coûts déjà élevés auxquels notre industrie doit faire face, c'est l'obligation de verser des droits de pilotage dans les circonscriptions de Montréal et de Québec, c'est-à-dire depuis Montréal jusqu'au golfe du Saint-Laurent, que nous ayons recours aux services d'un pilote ou non. C'est ce qu'on appelle le paiement obligatoire des droits de pilotage, et ce coût s'élève à plusieurs milliers de dollars. Nos marins qui naviguent continuellement dans ces eaux, nos capitaines et nos officiers, sont aussi compétents pour manoeuvrer ces navires que les pilotes.

Le président: Diriez-vous que c'est du «featherbedding»?

M. Hurcomb: Mon capitaine m'a défendu d'employer ce terme.

Le président: Faites comme si je n'avais rien dit.

M. Hurcomb: Cela coûte des milliers de dollars par année. Le règlement qui impose le pilotage obligatoire est manifestement tout ce qu'il y a de plus illégal. Je pourrais vous l'expliquer, mais ce n'est pas nécessaire, parce que je crois que tout le monde l'a reconnu. Nous aurions pu dire à la dernière saison: «Écoutez, il faut cesser ces absurdités. Nous allons faire valoir nos droits, et nous allons épargner des milliers de dollars.» Nous ne l'avons pas fait. Nous avons agi avec mesure, comme on nous l'avait demandé, mais seulement pendant cette saison, et la saison est finie maintenant. On nous met maintenant dans l'obligation de continuer à payer ces droits, parce que la Loi va entériner les règlements.

Le sénateur Kinley: N'y a-t-il pas une disposition selon laquelle on peut prendre l'expérience du capitaine en considération dans ces circonscriptions?

M. Hurcomb: C'est exactement ce que la commission d'enquête recommande pour ces circonscriptions. J'aurais dû vous le signaler. Si on applique la recommandation de la commission d'enquête, on va faire subir des examens aux capitaines pour déterminer la connaissance qu'ils ont des eaux de ces circonscriptions, et s'ils réussissent, comme nous croyons qu'ils vont tous réussir (et nous ne les laisserions pas aux commandes de leur navire s'ils échou-

aient), leur navire sera exempt du pilotage. C'est ce que nous voulons, mais quand allons-nous l'obtenir?

Le sénateur Kinley: Je croyais que vous l'aviez obtenu.

M. Hurcomb: Mais non, monsieur. Nous sommes exemptés du pilotage en amont de Montréal et dans les Grands Lacs. Dans les circonscriptions de Montréal et de Québec, nous ne sommes pas tenus de recourir aux services d'un pilote, mais nous devons payer ces services quand même, de sorte que nous ferions tout aussi bien de les accepter. Telle est notre situation. C'est une des raisons pour lesquelles nous insistons tellement pour obtenir cette mesure, et nous ne tolérerons aucun autre délai. En deux mots comme en mille, nous demandons respectueusement c'est que le paragraphe (3) de l'article 7 soit modifié, en des termes que je vous demanderais de consigner au compte-rendu de mon témoignage, afin qu'il y soit déclaré que la loi expire le 31 décembre 1969. Nous savons maintenant que nous n'obtiendrons pas la nouvelle loi sur le pilotage le 31 mars, soit le mois prochain.

C'est nous qui avons en quelque sorte le problème sur les bras. Nous proposons donc le texte suivant:

«(3) *a*) Le présent article expirera le 31 décembre 1969 sauf si, avant cette date, son maintien en vigueur est prolongé jusqu'à une date ultérieure que le gouverneur en conseil peut fixer par proclamation.

b) Une proclamation prévue par le paragraphe *a*) doit être présentée au Parlement quinze jours au plus tard après sa publication ou, si le Parlement n'est pas alors en session, dans les quinze premiers jours où il siège par la suite.

c) Si une proclamation a été présentée au Parlement en vertu du paragraphe *b*), un avis de motion dans l'une ou l'autre Chambre, signé par dix membres de cette Chambre et soumis, conformément aux règles de cette Chambre, dans les dix jours qui suivent la date où la proclamation a été présentée au Parlement, demandant la révocation de la proclamation, doit être débattu dans cette Chambre à la première occasion au cours des quatre jours de séance qui suivent la date où cette Chambre a été saisie de la motion.

d) Si les deux Chambres du Parlement décident que la proclamation doit être révoquée, celle-ci cesse d'avoir effet et la présente loi cesse d'être en vigueur, sous toutes réserves, cependant, de l'application antérieure de la présente loi ou de tout ce qui a été régulièrement accompli ou subi sous son régime, ou de toute infraction commise ou de toute peine encourue.

Nous n'avons fait ici qu'emprunter le texte d'une loi intitulée Loi sur la mise en tutelle des syndicats des transports maritimes, qui se trouve à 12 Elisabeth II, Chapitre 17. C'est la loi qui a créé le conseil d'administration des syndicats maritimes.

Ce qui est important, c'est qu'on ne pouvait pas la prolonger par un simple arrêté en conseil, mais qu'elle devenait sujette à examen. C'est ce que nous recommandons fortement dans le cas présent. Cela dit, j'espère ne pas avoir abusé de votre patience.

Le président: Merci, capitaine Hurcomb. J'aimerais savoir pendant combien de temps encore le comité désire siéger. Je crois qu'il ne nous reste qu'un seul témoin à entendre, M. Cook.

M. Cook: Je vais être bref.

Le président: Nous voulons vous donner tout le temps qu'il vous faut. Y a-t-il d'autres personnes qui doivent se faire entendre? Nous allons entendre le capitaine Cook maintenant. Il est président de la *Canadian Merchant Service Guild*. Voudriez-vous expliquer le caractère de l'organisme que vous représentez?

M. Robert F. Cook, président de la Canadian Merchant Service Guild: Mon association représente la grande majorité des capitaines, seconds, pilotes et mécaniciens de navires de tout le Canada, de Terre-Neuve à la Colombie-Britannique, et les autres officiers de navires, tous les officiers de navires en général.

Au sujet de la pollution par le mazout, nous nous inquiétons surtout d'une certaine partie de l'article proposé, qui traite de la responsabilité du capitaine quant aux dégâts matériels.

Je me réjouis de voir que les représentants de la DMA et de la *Chamber of Shipping* ont convenu avec nous qu'on devrait libérer le capitaine de la responsabilité des risques courus. Je ne vais pas réitérer tout ce que d'autres témoins ont dit avec compétence et d'une façon très détaillée, mais nous croyons comme eux qu'il devrait certainement y avoir une limite à la responsabilité. Demander à une société d'armateurs d'exploiter un navire dans des circonstances où elle pourrait encourir des frais judiciaires très élevés sans pouvoir obtenir une assurance convenable, c'est absolument et parfaitement injuste.

Je n'essaie de défendre les sociétés d'armateurs en particulier, si ce n'est que si notre industrie maritime se porte mal, nos gens ne travaillent pas, et c'est pourquoi je m'inquiète beaucoup de ce qui se passe dans l'industrie maritime en général.

Outre cela, je suis aussi d'accord avec les témoins précédents quand ils disent qu'on devrait démontrer qu'il y a eu faute avant d'imputer une responsabilité. Nous sommes donc tout à fait d'accord avec ces messieurs sur ce point.

Cependant, nous acceptons l'esprit de la loi, qui vise à protéger les citoyens du Canada et le gouverne-

ment contre les frais élevés qu'entraînent la pollution par le mazout et les opérations de nettoyage. Les armateurs devraient avoir une certaine responsabilité, mais je crois qu'il devrait y avoir une limite précise à cette responsabilité, et qu'on devrait certainement démontrer qu'il y a eu faute avant de prendre de telles mesures.

Pour revenir à la question du capitaine, comme M. Brisset l'a fait remarquer, rien n'empêche actuellement qu'on n'impute au capitaine la responsabilité d'un acte posé à bord de son navire, même s'il n'a pas approché des lieux où l'incident s'est produit. Il aurait pu, comme l'a dit M. Brisset, se trouver enfermé dans sa cabine à ce moment-là. Nos capitaines pilotent eux-mêmes les navires canadiens à partir de Cornwall, presque jusqu'à Québec, parce que cela fait partie de leurs responsabilités quand ils naviguent sur des chenaux étroits, par exemple; ils se font un devoir d'être sur le pont. Mais ils ne peuvent pas rester éveillés indéfiniment, ils restent parfois debout pendant 12, 18 ou 24 heures, il faut qu'ils aillent dormir, et ils confient souvent la direction du navire au pilote, qui a la compétence nécessaire pour s'en charger.

Le sénateur Rattenbury: Et leurs officiers?

M. Cook: Ils peuvent confier la direction du navire à leurs officiers, mais le capitaine est quand même responsable en vertu de la Loi sur la marine marchande. Nous pensons donc qu'il serait très injuste de tenir cet homme responsable d'une action dont il pourrait tout aussi bien être innocent.

De plus, je ne crois pas qu'on ait souligné l'une des conséquences de cet article: les compagnies seraient doublement pénalisées si on l'adoptait, car elles devraient d'abord assurer leur navire, et probablement ensuite souscrire à une police d'assurance pour leur capitaine. Ils doivent donc acheter deux polices pour se protéger du même risque.

Vous me direz peut-être que c'est au capitaine de se procurer sa propre assurance, mais je puis vous assurer que cette assurance, s'il était possible de se la procurer, serait si coûteuse que le capitaine moyen, dont la seule ressource est son salaire, ne pourrait pas se la permettre. Par conséquent, pour réussir à engager des capitaines, les compagnies devraient assumer leurs risques, et c'est ce qu'elles font ordinairement à l'heure actuelle.

C'est pourquoi, messieurs, nous ne croyons pas que le capitaine devrait être responsable et nous croyons que les lois du Canada devraient protéger le gouvernement de sorte que les compagnies soient responsables jusqu'à un certain point, que la responsabilité soit limitée et qu'elle ne s'applique que lorsqu'on démontre qu'il y a eu faute. Elles devraient être responsables des accidents résultants et de tout ce qui causerait de la pollution par le mazout.

Le sénateur Kinley: Quelle est la responsabilité financière qui pèse sur le capitaine? Il pourrait être réprimandé comme capitaine pour avoir été négligent dans l'accomplissement de son devoir, mais peut-il être tenu responsable des pertes financières encourues par les propriétaires du navire?

M. Cook: Oui, monsieur, il est responsable actuellement en vertu de la Loi sur la marine marchande. Nous avons eu un cas, il y a quelques années, où le capitaine d'un remorqueur s'est fait intenter une action où on lui réclamait $250,000 et a perdu son procès.

Le sénateur Kinley: En tant que capitaine du navire?

M. Cook: Oui. Notre organisme souscrit à des polices d'assurance au nom de nos membres qui sont capitaines, et plusieurs des compagnies prennent des assurances-responsabilité pour leur compte.

Le sénateur Kinley: Faites-vous une distinction entre les cargos et les pétroliers? Je remarque que vous parlez d'une part de pétroliers, et d'autre part de cargos. Le carburant destiné à propulser le navire, le considère-t-on comme une cargaison?

M. Cook: Non, pas en réalité. On le considère comme une partie de la cargaison; par exemple, quand il est question de la ligne O.E.C.E. de charge, cela fait partie du tonnage brut ou net du navire.

Le sénateur Langlois: Je ne veux pas interrompre le témoin, mais pour gagner du temps, je crois devoir informer le comité à ce moment-ci de la discussion que le ministère propose actuellement une modification dans le cas des navires affrétés.

M. Cook: Je m'en réjouis.

Le président: Ce capitaine était-il assuré?

M. Cook: Non, et c'est pourquoi nous nous sommes occupés de l'assurance-responsabilité des capitaines.

C'est tout ce que j'ai à dire sur la pollution, mais je voudrais aussi parler de l'article 7 qui traite de la situation du pilotage.

Comme c'est toujours le cas après une réunion de plusieurs personnes, on obtient toujours deux ou trois versions de ce qui s'est passé à la réunion, et il semble que c'est ce qui s'est passé à la réunion qu'ont tenue les intéressés, c'est-à-dire les armateurs, avec les représentants du ministère des Transports l'été dernier. Je suis tout à fait d'accord avec M. Langlois quand il dit qu'on a insisté sur le fait qu'il serait difficile de rédiger un projet de loi sur les problèmes du pilotage sans avoir le rapport complet de la commission d'enquête sur le pilotage, qui a coûté fort cher, et qui a demandé cinq années de travail au gouvernement et aux représentants des intéressés.

En second lieu, à cette réunion, le sous-ministre des Transports et le directeur des règlements de la marine ont aussi fortement insisté sur le fait que des

gens réalistes et renseignés, comme l'étaient la plupart de ceux qui assistaient à cette réunion, ne devaient pas s'attendre à ce qu'on puisse rédiger, étudier en comité et adopter un projet de loi de cette importance en moins de 18 mois. Plusieurs personnes ont parlé, au cours de la discussion, de 18 mois comme d'un délai minimum. Je crois que M. Langlois a souligné lui aussi que cela prendrait un temps considérable.

Pour passer aux deux articles qui nous occupent actuellement, et à la commission d'enquête sur le pilotage, on nous a dit quand la première tranche a paru qu'elle traitait en principe de toutes les révisions qui devaient se faire au sein de l'autorité de pilotage. Et voilà que lorsque a paru la deuxième tranche qui traitait des circonscriptions de la Colombie-Britannique et de New Westminster, nous nous sommes aperçus que les auteurs envisageaient des changements nombreux. profonds et sérieux que nous n'avions pas entrevus en étudiant la première tranche. Nous craignons maintenant qu'il ne se passe la même chose aux trois autres tranches, qu'on n'envisage de nombreux changements profonds de la plus haute importance pour les pilotes en particulier et aussi pour les armateurs. Je crois qu'il serait assez ridicule d'essayer maintenant de rédiger une loi quelconque pour résoudre des problèmes qui ne sont pas encore formulés, parce que cela pourrait signifier que nous devrions réviser une loi adoptée à la hâte à seule fin d'expédier les questions.

Je suis tout à fait d'accord avec M. le sénateur, et M. MacGillivray a droit à son opinion, mais à ce moment-là, il m'a semblé que les fonctionnaires adoptaient la même attitude.

Le président: Pas de questions?

Très bien, monsieur Cook, c'est tout.

Nous avons parmi nous M. Miller qui est venu de loin pour assister à la présente réunion. Je ne veux donc pas lever la séance sans lui donner la possibilité d'exprimer les observations que lui ont suggérées les délibérations du comité.

M. Miller: Je vous remercie d'avoir pensé à moi, monsieur le président, et aussi d'avoir bien voulu écouter ce que j'avais à dire. J'essayais simplement de dire, en tant qu'assureur, ce qui pouvait se faire et ce qui ne pouvait pas se faire. Il y a une remarque que j'aimerais faire à ce moment-ci, sinon à titre confidentiel, du moins à titre semi-confidentiel, si je puis m'exprimer ainsi. On nous a demandé de conseiller divers gouvernements sur ce point, et notamment le gouvernement du Royaume-Uni. Ils nous ont demandé entre autres choses quelle valeur maximum on peut assurer, et nous avons répondu, passez-moi l'expression vulgaire, qu'il fallait se mouiller pour voir ce qui se passerait. Nous avons fait cela pour nous assurer que nous pourrions nous présenter devant vous, qui vous inquiétez sérieusement de ce problème, en vous apportant des faits plutôt que des conjectures.

Le président: Très bien, monsieur Miller.

M. Cook: Monsieur le président, je ne voulais pas mêler les cartes tout à l'heure, mais j'ai quelques mots à dire au sujet de la partie du projet de loi qui traite des immigrants reçus. Je suis disposé à revenir plus tard pour en parler, ou je puis en parler tout de suite, comme vous voudrez.

Le président: Qu'en pense le comité?

Le sénateur Langlois: Parlons-en tout de suite.

M. Cook: Monsieur le président, honorables sénateurs, à la page 2, l'article 3 traite d'un projet qui tendrait à modifier l'état de choses actuel, selon lequel il n'y a que les sujets britanniques qui peuvent postuler les certificats de capitaine, de second ou de mécanicien, à part les citoyens canadiens. Cette mesure permettrait à un immigrant reçu originaire de n'importe quel pays, qu'il soit sujet britannique ou non, et dès qu'il obtiendrait le statut d'immigrant reçu, de postuler un certificat de capitaine, de second ou de mécanicien lui permettant de naviguer dans les eaux canadiennes.

On croit souvent, au Canada, qu'il y a abondance d'emplois d'officiers de marine et pénurie d'officiers. Il n'est est rien. Je voudrais bien qu'il en soit ainsi, mais il n'en est rien. Comme vous le savez sans doute, l'industrie maritime canadienne périclite; nous n'avons pas de flotte de haute mer, et nous devons compter uniquement sur la flotte des Grands Lacs et sur la flotte côtière. L'évolution de cette industrie est telle aujourd'hui, que dans les Grands Lacs ont construit maintenant des navires de 27,000 tonneaux, de sorte qu'un seul de ces navires fait maintenant ce qui demandait autrefois trois navires. C'est ainsi qu'on se retrouve avec deux équipages d'officiers en chômage. Le même phénomène se produit à propos de l'industrie des remorqueurs en Colombie-Britannique, où l'on construit maintenant des barges grandes comme des terrains de football. Et on les fait tirer par un seul remorqueur, alors qu'il y a quelques années, il en aurait fallu quatre ou cinq pour faire le même travail. Par conséquent, on met trois ou quatre équipages à pied.

Nous sommes maintenant aux prises avec une pénurie de navires par rapport au nombre d'officiers de marine au Canada, et cela nous inquète beaucoup. On se propose par cette loi de permettre à des gens de n'importe quel pays d'immigrer au Canada, en leur laissant croire que parce qu'ils sont officiers dans leur propre pays, ils peuvent portuler immédiatement leur certificat et se présenter sur le marché canadien du travail comme officiers de navire. Pour ne parler que de cela, c'est tout à fait injuste envers ceux qui immigrent chez nous parce qu'ils ont cette impression, ou cette illusion, selon le cas.

Il y a des centaines et des centaines de gens qui désirent immigrer ainsi au Canada. Les représentants du Canada dans plusieurs pays donnent souvent notre adresse à ceux qui veulent se renseigner pour

savoir s'il y a des emplois ici. Nous recevons de 30 à 40 lettres par jour environ de toutes les parties du monde, dans lesquelles on nous demande comment on peut venir au Canada, comment on peut s'engager dans l'industrie maritime, trouver un navire et ainsi de suite. Pour nous, il est évident que si on permettait ce genre de choses, nous aurions rapidement une surabondance d'officiers de navire, dont un très grand nombre seraient en chômage.

Nous voudrions protéger les citoyens canadiens et l'industrie maritime en général. Depuis cinq ans au moins, nous rencontrons les ministères de l'éducation du Québec, de la Nouvelle-Écosse, de la Colombie-Britannique et des autres provinces maritimes pour tenter de mettre au point de meilleurs cours de perfectionnement destinés aux jeunes citoyens canadiens qui font leurs débuts dans l'industrie maritime. Nous n'avons pas obtenu un succès total dans ce domaine; à notre avis, nous n'avons pas encore de programme efficace pour encourager les jeunes Canadiens à se diriger vers notre industrie et à y faire carrière.

Si on ouvre la porte comme le projet de loi l'envisage, on va décourager complètement les citoyens canadiens même de songer à se diriger vers l'industrie maritime. Ce serait une autre source d'emplois qu'on fermerait, car on serait submergé d'officiers détenant des certificats.

En fait, nous aurons un déluge de brevets supérieurs. Certains seront probablement d'anciens capitaines de navires étrangers basés en Hollande, au Danemark, en Suède, en Norvège, en Italie, en Espagne, et ainsi de suite. Nous aurons trop d'officiers de marine, ce qui n'est pas juste pour les Canadiens, je pense.

Pareilles mesures législatives sont ordinairement proposées à l'échelle internationale, suivant des accords réciproques; autrement dit, si les autres pays permettent aux étrangers d'être reçus immigrants pour qu'ils puissent faire demande d'un brevet, nous ferons de même. En l'occurrence, nous autorisons des Américains reçus, par exemple, à obtenir un brevet et à devenir officiers de marine à bord de nos navires marchands. Les Canadiens, eux, ne peuvent faire cela aux États-Unis, car il faut être nationalisé dans ce pays avant de pouvoir faire demande d'un brevet; par conséquent, il y n'aurait pas d'arrangement réciproque à cet égard. Il pourrait arriver que nous soyons envahis par une horde d'incompétents, des gens rejetés par l'industrie marine aux États-Unis pour cause d'ivrognerie ou d'irresponsabilité peut-être. Ne pouvant se trouver du travail dans leur pays, ils se diraient: «Je peux aller au Canada et décrocher immédiatement un emploi en tant qu'officier de marine». Nous aurions donc pendant longtemps à séparer le bon grain de l'ivraie.

Par votre entremise, monsieur le président, j'aimerais formuler une proposition au Comité quant aux mesures à prendre. Il pourrait y avoir une disposition réglementaire qui permettrait aux immigrants reçus de faire demande d'un brevet, s'il y a suffisamment de postes vacants au pays; autrement dit, le Ministre des Transports pourrait fixer un certain nombre fondé sur la conjoncture canadienne en matière de l'emploi d'officiers de marine. Si le nombre d'emplois dans l'industrie marine canadienne s'accroît, comme je l'espère, le Ministre pourrait alors prendre des mesures d'urgence promptement, soit. Mais s'en tenir uniquement à laisser le champ libre à quiconque veut venir au Canada pour encombre cette industrie, qui l'est déjà, d'ailleurs, voilà qui est tout à fait injuste pour les Canadiens qui veulent faire carrière dans la marine marchande.

Le président: Merci, monsieur Cook.

Le sénateur Kinley: Nous avons des dispositions, je pense, qui interdisent aux gens d'aller travailler dans une autre province.

M. Cook: C'est exact.

Le sénateur McElman: Je dirai simplement que ces instances, à mon avis, devraient être formulées auprès du ministère de l'Immigration, non dans le cadre de l'examen du bill. C'est la compétence des officiers, non leur nombre, qui nous intéresse ici.

Le président: Nous ferons en sorte que ce ministère ait le compte rendu d'aujourd'hui.

Honorable sénateurs, avec votre assentiment, nous pourrions lever la séance maintenant et reprendre les délibérations au jour établi par la présidence, probablement jeudi prochain.

M. Hyndman: Je me demande, monsieur le président, si nous ne pourrions pas profiter de la présence de monsieur Miller pour entendre les observations du représentant du ministère des Transports; s'il y a des questions à aborder, M. Miller ou nous-mêmes pourrions le faire, pendant que les témoins intéressés sont ici.

Le président: Monsieur Fortier, tenez-vous à faire une déclaration maintenant? Monsieur MacGillivray?

M. MacGillivray: Monsieur le président, il y a beaucoup de choses dans les représentations concernant les articles 23 et 24, que j'aimerais commenter; je suis sûr qu'il me faudrait une bonne heure pour le faire. On a soutenu que l'article 24 ou l'article 495D, qui complète le premier, soit retranché. Nous savions que l'on ferait cette suggestion, car on nous en a informés lors de la réunion du 11 février. Il nous fallait, toutefois, obtenir certains renseignements avant de saisir le Ministre de la question. Tout ce que je puis dire, c'est que le Ministre est au courant, mais nous ignorons encore si le gouvernement consentira à retrancher l'article 24 ou les dispositions qui semblent susciter le plus d'inquiétudes.

Les témoins de l'industrie des transports maritimes ont fait état de plusieurs questions au sujet des articles 23 et 24. Ils ont soulevé des objections et cité des faits que nous ignorions avant aujourd'hui.

Le président: Puis-je vous interrompre un moment, monsieur MacGillivray? Le point essentiel de la plupart des nombreuses remarques faites par les témoins, je pense, c'est que nous ne devrions pas étudier le bill avec trop de hâte. J'ai déjà dit que le comité n'avait nullement l'intention de se hâter et qu'il entend étudier la mesure à fond.

Par conséquent, tout retard assez prolongé ne toucherait peut-être qu'une seule personne, soit monsieur Miller, car il ne pourrait revenir ici. Je propose au comité de prévoir une autre réunion pour étudier cette mesure, alors que monsieur MacGillivray pourra prendre la parole. Selon lui, il a besoin d'un peu de temps pour se préparer. Est-ce entendu?

Des voix: D'accord.

Le président: Nous aimerions que les autres témoins reviennent ici pour entendre monsieur MacGillivray, et s'ils veulent formuler d'autres instances, nous sommes prêts à les recevoir. Monsieur Miller, il est entendu que vous pouvez aussi revenir, si le coeur vous en dit.

M. MacGillivray: Sauf erreur, monsieur Miller doit comparaître mercredi le huit devant un comité du Sénat américain; probablement qu'il pourra revenir, alors.

M. Miller: J'espère que ce sera mardi, en fait; d'ailleurs, si je puis vous être utile, que le comité ne modifie en rien ses plans pour moi. La question est fort importante, et c'est ainsi que notre groupe l'envisage. Si ma présence vous semble utile, je reviendrai jeudi.

Le président: Je propose que nous nous réunissions jeudi prochain, à dix heures du matin. Tous ceux que la chose intéresse, y compris monsieur Miller, sont invités à assister à cette réunion. Nous entendrons d'abord M. MacGillivray ou M. Fortier, ou bien d'autres fonctionnaires du Ministère. Ensuite les témoins ici présents ou d'autres intéressés auront l'occasion de comparaître devant le comité.

Des voix: D'accord.

Le comité s'ajourne.

Appendice A

DÉCLARATION DE M. PETER N. MILLER DIRECTEUR DE LA SOCIÉTÉ THOS. R. MILLER AND SON (INSURANCE) LIMITED PRONONCÉE DEVANT LE COMITÉ DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS DU SÉNAT LE 27 FÉVRIER 1969

DÉCLARATION DE M. PETER N. MILLER, DIRECTEUR D'UNE SOCIÉTÉ D'ASSURANCE DE LONDRES

Monsieur le président, messieurs

Je me présente: Peter N. Miller, directeur de la société Thos. R. Miller and Son (Insurance) Limited, de Londres. Cette société s'occupe de courtage chez Lloyd's depuis près de 70 ans; pour ma part, je suis un assureur accrédité auprès de Lloyd's. Nous sommes depuis toujours chargés de la présentation des polices de réassurance pour le compte du groupe londonien des associations de protection et d'indemnisation (dont les associations scandinaves) auquel mon collègue, M. J. C. J. Shearer, a fait allusion. Je m'occupe moi-même de telles réassurances depuis onze ans.

Monsieur le président, messieurs, je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de témoigner devant le Comité; j'entends appuyer la déposition de M. Shearer et m'étendre sur certaines questions qu'il a soulevées. M. Shearer s'est fait le porte-parole des associations, je m'adresse à vous au nom des réassureurs, les autres parties principales en matière de la protection accordée aux propriétaires de navires.

En premier lieu, j'aimerais vous décrire brièvement les modalités de réassurance du groupe londonien. Chaque année, ce dernier me transmet ses instructions (le contrat de réassurance, comme la plupart des contrats d'assurance, étant valable pour un an), lesquelles comportent la directive d'obtenir le maximum de protection par l'intermédiaire de tous les marchés disponibles. Il nous faut de deux à trois mois, en fait, pour négocier et rédiger le contrat de réassurance, car nous devons répartir la garantie entre Londres, les marchés régionaux du Royaume-Uni, ceux d'Europe, des Etats-Unis, de l'Extrême-Orient et tous les autres qui sont disponibles et consentants à prendre une partie des risques. Je puis donc soutenir catégoriquement que notre société obtient pour ses assurés le maximum de protection.

Le contrat présenté vise à assurer le groupe contre les risques en sus d'un montant appelé «rétention», c'est-à-dire que le contrat de réassurance s'applique à partir d'un montant réclamable stipulé d'avance. La rétention elle-même peut varier, mais le groupe accepte essentiellement toutes les réclamations, sauf dans la catégorie des sinistres importants, sans se prévaloir du contrat de réassurance. Ainsi, grâce à la collaboration du groupe et des marchés d'assurance mondiaux, chose que je dois réaliser, le propriétaire de navire reçoit toute la protection possible. Il est impossible aux assureurs commerciaux d'établir une telle police d'assurance sans fixer un montant maximum de protection. C'est pourquoi je dois dire, au nom des assureurs, que la responsabilité illimitée dont parle l'article 24 du bill S-23 les mettrait dans une situation impossible. Ce genre de responsabilité illimitée n'est pas, en soi, chose assurable.

Afin de vous expliquer le genre de protection qui pourrait être fournie, je dois revenir brièvement sur une question abordée par M. Shearer, celle de l'importance de la négligence en tant que fondement de responsabilité. Beaucoup d'assureurs étrangers hésitent, pour plusieurs raisons, à garantir les propriétaires de navire entre les risques maritimes, savoir: 1° les assureurs à qui je m'adresse peuvent être les mêmes qui assurent la coque et la cargaison; aussi hésitent-ils à prendre d'autres engagements financiers à l'égard des mêmes bâtiments; 2° ils détestent les longs retards qui accompagnent le règlement des réclamations. Etant donné que leurs contrats sont d'un an ou trois ans, la possibilité de traîner des dossiers pendant dix ans influe sur le genre de risques qu'ils sont prêts à garantir.

Quand les assureurs sont persuadés d'accepter une partie du contrat de réassurance, la plus importante considération financière, à leurs yeux, c'est le montant auquel le propriétaire de navire, en temps normal, peut limiter sa responsabilité au titre de la législation existante, lorsqu'il est en faute ou a fait preuve de négligence.

Voilà la première chose qui est venue à l'esprit des assureurs que j'ai contactés, ces derniers mois, selon les instructions du groupe londonien, à propos de l'échappement de pétrole en mer. Deux points sont devenus évidents: toute modification des lois actuelles quant aux limitations ou aux responsabilités fondées sur la négligence, à la fois abaisserait sensiblement le montant des garanties et ferait monter le coût du contrat. J'en ai discuté sérieusement avec des autorités dans ce domaine d'assurance, et même si le chiffre exact n'est établi qu'au moment de la présentation du contrat,

tous m'ont affirmé à l'unanimité que la limite maximale oscillerait de 10 à 15 millions de dollars par accident pour chaque navire. Laissez-moi vous en donner succinctement les raisons:

(i) L'abolition des critères ordinaires d'assurance visant pareils risques, soit la négligence en tant que fondement de responsabilités et le droit de restreindre cette responsabilité à un montant raisonnable, en l'absence de toute obligation.

(ii) Les engagements onéreux à l'égard des autres éléments, c'est-à-dire le bâtiment lui-même et la cargaison, en cas de sinistre important.

(iii) Les engagements aussi onéreux à l'égard des garanties que j'impose déjà pour les autres responsabilités découlant de ce genre de sinistre, par exemple, l'enlèvement des épaves.

(iv) Le fait que ces engagements se calculent pour un accident et pour chaque navire. Par conséquent, la même police peut donner lieu à de fortes pertes plusieurs fois au cours d'une même année.

Je dois ajouter que les marchés sont de moins en moins capables d'absorber de tels risques, car les assureurs ont déjà essuyé des pertes importantes à cet égard et dans d'autres domaines. En général, les législateurs et les tribunaux ont eu tendance d'accroître le fardeau de responsabilité des propriétaires de navire et de leur imposer des dédommagements élevés. C'est pourquoi les assureurs estiment davantage aléatoire d'assurer les propriétaires de navire, ce qui entraîne non seulement des primes élevées, mais aussi une participation plus limitée de chaque assureur. Ce que la mesure propose est non assurable, car elle n'impose aucune restriction sur la responsabilité des propriétaires de navire. Somme toute, messieurs, les contrats de réassurance actuellement applicables au groupe londonien et aux associations scandinaves absorbent la capacité mondiale; il n'y a pas d'autres marchés auxquels on peut recourir pour ce qui est de la responsabilité illimitée que la présente mesure veut imposer aux propriétaires de navire.

Je le répète, j'en ai discuté longuement avec des autorités dans ce domaine, et tous les assureurs me l'ont affirmé: si la responsabilité des propriétaires de navire est illimitée, elle n'est pas assurable; même si elle l'est en partie, les coûts qu'il m'ont mentionnés sont tels qu'aucun propriétaire de navire, c'est évident, n'aurait les moyens de souscrire à des contrats aussi élevés.

A la suite de mes entretiens, toutefois, je puis confirmer la validité probable des chiffres avancés par M. Shearer, soit environ $100 la tonne brute consignée, jusqu'à concurrence de 12 à 15 millions de dollars. Du moins ai-je effectivement rédigé un contrat stipulant $100 la tonne brute consignée, le maximum étant de dix millions.

Appendice B

En l'absence de M. Shearer, la présente déclaration a été remise par M. Peter N. Miller

DÉCLARATION DE M. John C. J. SHEARER

ASSOCIÉ, THOS. R. MILLER & SON,
ADMINISTRATRICE DE L'UNITED KINGDOM MUTUAL
STEAMSHIP ASSURANCE ASSOCIATION LIMITED
PRONONCÉE DEVANT LE COMITÉ DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS
DU SÉNAT
LE 27 FÉVRIER 1969

DÉCLARATION DE M. J. C. J. SHEARER, AGENT EXÉCUTIF D'ASSURANCES DE LONDRES

Monsieur le président, messieurs

Je vous remercie de m'avoir permis de vous communiquer une déclaration concernant l'article 24 du bill S-23. Il m'est regrettable de ne pouvoir vous la transmettre moi-même, mais mon collègue, M. Peter Miller, est pleinement autorisé à agir en mon nom.

Je suis associé de la firme Thos. R. Miller and Son, administratrice de l'United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association Limited, 14-20, St. Mary Axe, Londres, E.C. 3 (Angleterre). Je m'occupe de l'administration de cette société depuis dix-sept ans. je suis également associé aux affaires de la firme Thos R. Miller and Son (Bermuda), administratrice de l'United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited, laquelle a été établie le 20 février 1969.

Les deux associations précitées sont liées avec un certain nombre d'autres organismes que l'on désigne souvent sous le vocable collectif de groupe londonien des associations de protection et d'indemnisation.

Les autres associations qui composent le groupe londonien sont les suivantes:

La Britannia S.S. Insurance Association Limited;

La London S.S. Owners Mutual Insurance Association Limited;

La Newcastle Protection and Indemnity Association;

La North of England Protecting and Indemnity Association;

La Standard S.S. Owners Protection and Indemnity Association Limited;

La Steamship Mutual Underwriting Association Limited;

La Sunderland Protecting and Indemnity Association;

La West of England Steamship Owners Protection and Indemnity Association Limited.

Je vous remets la présente déclaration au nom de toutes les associations mutuelles de protection et d'indemnisation des propriétaires de navire mentionnées ci-dessus, lesquelles vous remercient, par mon intermédiaire, de l'occasion qui m'est offerte de comparaître devant vous.

Outre le groupe londonien, je suis également autorisé à représenter les associations scandinaves de protection et d'indemnisation, nommément l'Assurance Foreningen Gard, d'Arendal (Norvège), l'Assurance Foreningen Skuld, qui a son siège social à Oslo (Norvège) et la Sveriges Angfartygs Assurans Forening, de Göteborg (Suède).

Ces associations britanniques et scandinaves coassurent des propriétaires de navire de diverses nationalités, dont les bâtiments, qui totalisent 140 millions de tonnes brutes enregistrées, représentent environ 70 p. 100 du tonnage mondial, y compris quatre millions de tonnes sous le pavillon américain et pratiquement la flotte entière canadienne des Grands lacs, de même que les peu nombreux navires canadiens au long cours. Ainsi, l'United Kingdom P. & I. Association englobe, en fait de la capacité de la flotte assurée, 15 p. 100 de tonnage sous pavillon britannique et le reste sous des pavillons étrangers. Plusieurs nationalités sont représentées au sein de son conseil d'administration, qui compte 32 membres. On retrouve les pavillons de plus de 60 pays maritimes dans la flotte assurée.

Il convient maintenant d'expliquer, même brièvement, le rôle principal de ces associations. Dans cha-

cune d'elles, les propriétaires se lignent en vue d'un objectif commun: répartir entre eux le paiement des réclamations formulées par un tiers et qu'ils peuvent être légalement tenus de verser, étant donné leur raison d'être commerciale commune, soit l'exportation de navires.

Quels sont les risques pour lesquels ces associations offrent une garantie? Nous en énumérons ci-dessous les principaux:

a) Responsabilité quant aux pertes de vie et aux blessures subies par l'équipage et les passagers;

b) Responsabilité personnelle du propriétaire pour le quart des avaries au bâtiment, en cas de collision, le reste étant d'ordinaire garanti par les sociétés qui assurent contre la perte du navire ou les dégâts causés à celui-ci;

c) Responsabilité pour la perte de la cargaison ou les avaries à celle-ci;

d) Responsabilité envers un tiers pour dommages à la propriété;

e) Responsabilité au sujet de l'enlèvement de l'épave, etc.

A noter particulièrement que les associations garantissent aussi toute responsabilité juridique au sujet de la pollution attribuable au pétrole.

A ce dernier propos, on trouvera en annexe de la présente déclaration un tableau des réclamations, supérieures à £5,000, agréées par les quatre plus importantes associations (jauge globale de la flotte assurée: 85,000,000) au cours d'une période de sept ans, soit de 1960 à 1966, dernière année pour laquelle nous disposons de données. Les 29 réclamations en cause ont donné lieu à un versement global de £869,652.

J'ose espérer que les faits ci-énoncés établissent ma compétence à titre de porte-parole des principaux assureurs quant à la responsabilité juridique des propriétaires de navire; mon collègue, M. Miller, est autorisé par ailleurs à présenter le point de vue des marchés mondiaux d'assurance qui garantissent à leur tour la protection accordée par les associations en cause.

D'ordinaire, le propriétaire de navire n'est tenu responsable que s'il y a faute, établie ou manifeste (donc admise), de sa part; hormis quelques rares exceptions, il a le droit de limiter le montant de tout engagement créé par quelque réclamation qui en découle.

L'évaluation des primes d'assurance se fonde, en particulier, sur la présence, dans le droit maritime international, de ces deux dispositions, savoir: le concept de faute en matière de responsabilité et le droit de restreindre pareille responsabilité, en l'absence d'une obligation quelconque.

Tel qu'il est dit plus haut, tous les membres d'une association appartenant au groupe londonien ou scandinave se répartissent le versement d'une réclamation consentie par l'un ou l'autre d'entre eux. En tant que groupe, les associations se protègent en se réassurant le plus possible contre les pertes excessives auprès des marchés mondiaux d'assurance; mon collègue, M. Miller, vous fournira des détails à ce sujet. Une réclamation peut être consentie au delà du montant précisé dans le contrat de réassurance; il incombe alors au groupe de l'acquitter. Néanmoins, le groupe garantit les membres des associations participantes contre des risques surpassant le montant de protection autorisé, uniquement parce qu'une telle éventualité demeure fort improbable, sinon, en matière de réassurance, le montant réclamé devrait être supérieur au montant pour lequel les propriétaires de navire peuvent ordinairement limiter leur responsabilité, au titre de la législation actuelle dans les pays maritimes.

Justement, parce que les lois de ces pays permettent aux propriétaires de navire de limiter d'ordinaire leur responsabilité à un montant raisonnable et parce que cette responsabilité se fonde en général sur le concept de négligence ou de faute de la part du propriétaire, on peut maintenir dans des limites raisonnables le coût de l'assurance contre les risques maritimes, au profit du propriétaire et partant, du consommateur des marchandises à bord du navire, et les assureurs qui garantissent traditionnellement contre ces risques, soit les associations susmentionnées, peuvent offrir une protection illimitée, au besoin, dans certains cas exceptionnels.

Étant donné que l'article 24 du bills S-23 fait fi des deux principes fondamentaux qui président à l'assurance contre les risques maritimes, soit la négligence en tant que fondement de responsabilité et le droit pour le propriétaire de limiter sa responsabilité en l'absence de toute autre obligation, nous vous prions instamment d'examiner à nouveau certains aspects de cette mesure.

Si celle-ci frappe les propriétaires de navire de responsabilité illimitée, ce risque ne pourra plus être assuré.

Je ne crois pas que les directeurs des associations qui composent le groupe londonien puissent accepter le principe de responsabilité illimitée. Non seulement le risque serait-il trop grand, à leurs yeux, mais ils estimeraient aussi violer le principe de réciprocité en demandant à tous leurs membres d'assumer un risque absolu et illimité qui ne touche, en pratique, que les propriétaires qui commercent avec le Canada. Le groupe aurait à limiter ses garanties à un montant raisonnable en rapport avec ses ressources et la proportion réassurable du contrat. Je situerais ce chiffre entre dix et quinze millions de dollars pour chaque bâtiment et pour chaque accident dans lequel il est impliqué. Mon collègue, M. Miller, vous fournira des explications à ce propos.

Par conséquent, les propriétaires de navires ne seraient pas assurés, en fait de risques maritimes, au delà de dix ou quinze millions de dollars, par exemple. Il se peut que les filiales des grandes sociétés

pétrolières ayant leur propre flotte puissent engager des sommes supérieures à ce montant, mais franchement, j'en doute fort. Quoi qu'il en soit, la chose est impossible, à coup sûr, pour les propriétaires indépendants, ils ne pourraient donc commercer avec le Canada, sauf s'ils consentent à le faire partiellement assurés.

Que la responsabilité juridique se fonde sur le concept de faute, voilà un facteur des plus importants en ce qui concerne tout le coût de l'assurance contre les risques que la garantie qui puisse être offerte.

L'article 24 du projet de loi S-23, qui imposerait une responsabilité absolue, en l'absence de toute faute et même lorsque l'accident résulte d'un cas de force majeure, ajouterait un poids très lourd au fardeau financier des propriétaires de navires faisant le commerce avec votre pays, et produirait en plus des effets accessoires fort nuisibles à ce commerce.

De plus, il est indéniablement injuste d'imposer aux propriétaires de navires, comme le voudrait l'article 24 du projet de loi S-23, une responsabilité absolue et illimitée envers le gouvernement canadien, car il peut arriver qu'un propriétaire dont le navire a causé la pollution de l'eau n'y soit pour rien et qu'on le tienne quand même responsable sans qu'il ait un droit suffisant à obtenir des dommages-intérêts du tiers responsable. Par exemple:

(a) Un pétrolier à l'ancre peut être endommagé en étant heurté par un autre navire. S'il est de gros tonnage, les frais du nettoiement peuvent être catastrophiques. Le propriétaire du pétrolier se verrait alors obligé de rembourser ces frais au gouvernement canadien, mais ne pourrait réclamer de dommages-intérêts au navire en faute que jusqu'à la limite de responsabilité prévue par la Loi sur la marine marchande du Canada, ou bien, si ces dispositions ne s'appliquaient pas, le propriétaire du navire non coupable apprendrait peut-être que le propriétaire coupable n'était pas assuré contre les risques de ce genre et que ses finances ne lui permettent pas de supporter de pareilles charges.

(b) Autre example, la pollution par les hydrocarbures résultant d'actes de guerre. Il me paraît inutile de démontrer l'injustice qu'il y aurait en de pareilles circonstances à tenir responsable un propriétaire de navire dont la guerre n'est aucunement l'affaire.

Vous constaterez que mon témoignage, jusqu'ici, ne fait que critiquer l'article 24 du projet de loi S-23 dans sa forme actuelle. Je veux maintenant proposer des remèdes à une situation qui préoccupe non seulement les gouvernements du Canada et des Etats-Unis, mais d'autres gouvernements aussi, notamment celui de la Grande-Bretagne, qui n'oublie pas le désastre du Torrey Canyon, survenu il y a deux ans. A la suite de cet incident, le gouvernement britannique avait fait immédiatement des démarches auprès de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, institution spécialisée des Nations Unies auprès de laquelle le gouvernement canadien est représenté comme bien d'autres. L'OICNM fut d'avis que l'organisme le plus qualifié pour faire l'enquête, particulièrement en ce qui a trait aux domaines de l'assurance et des questions juridiques, était le Comité maritime international, ou CMI, organisme des associations nationales de droit maritime de 29 pays, qui a réalisé une assez grande uniformité dans les législations maritimes. L'élaboration d'un projet d'accord sur la pollution des eaux par les hydrocarbures, entreprise conjointement par le CMI et l'OICNM, est en bonne voie et fera l'objet d'un examen à la réunion de Tokyo du CMI en mars de cette année, puis à la conférence diplomatique que l'OICNM a demandée pour novembre. Les deux organismes ont fait des recommandations précises dont voici, en résumé, celles qui sont pour nous d'un intérêt particulier dans l'étude du projet de loi actuel:

(1) Renversement du fardeau de la preuve, c'est-à-dire que le propriétaire du navire doit être tenu responsable des dommages résultant d'un écoulement d'hydrocarbures s'il ne peut affirmer avec preuves à l'appui qu'il n'y a pas eu faute de sa part;

(2) Relèvement de la limite de responsabilité dans le cadre de l'Accord de Bruxelles sur la limitation, signé en 1957;

(3) Reconnaissance du droit des gouvernements à recouvrer les frais engagés pour prévenir ou pour minimiser les effets de la pollution en cas de déversement, ainsi que les frais du nettoiement.

Ces recommandations exigeraient d'importantes modifications du système actuel du droit maritime international. Du point de vue juridique, je dois signaler que plusieurs pays doutent, dans l'état actuel des législations, qu'aucun gouvernement ait le droit de se faire rembourser ses frais. Les associations de protection et d'indemnisation que je représente donnent leur appui à ces propositions et espèrent vivement que le gouvernement canadien voudra bien retarder toute légifération jusqu'à ce que l'OICNM ait fait parvenir ses recommandations aux divers gouvernements. Une législation unilatérale en pareille matière ne saurait aider l'OICNM à en arriver à une conclusion acceptable à l'échelle internationale.

Ces recommandations nécessiteraient d'importantes modifications du droit, mais elles maintiendraient les deux principes que sont la responsabilité liée à la négligence, et le droit à la limitation de la responsabilité lorsqu'il n'y a pas eu faute. Les P. & I. Associations, que je représente, appuient les recommandations, car elles sont d'avis que dans l'état actuel du droit la situation des gouvernements en cas de pollution par les hydrocarbures n'est pas satisfaisante. Les gouvernements devraient pouvoir obtenir un remboursement raisonnable de leurs frais de prévention ou de minimisation des dommages, et les frais remboursables ne devraient pas être indûment limités

mais devraient suffire à assurer une bonne protection, sauf dans les cas tout à fait exceptionnels.

Le fait d'ajouter un tel risque ferait monter les primes, comme je le disais plus haut, mais ce risque, en tout cas, serait assurable.

Les Associations de protection et d'indemnisation que je représente offrent habituellement une protection illimitée; cependant, cette protection est accordée seulement parce que les lois de tous les pays exerçant une activité maritime fixent un chiffre raisonnable comme limite de la responsabilité des propriétaires de navires. Si, à la faveur de la loi en projet, la responsabilité du propriétaire de navire devenait illimitée, toute réassurance deviendrait impossible à obtenir. En pareil cas, mon Groupe se refuserait à assurer.

Bien que les propriétaires de navires se verraient imposer un fardeau supplémentaire, les Associations de P. & I. consentiraient à assurer ce genre de risque à un coût raisonnable, pourvu que la limite ne dépasse pas les environs de $100 par tonneau de jauge brute immatriculée, et que le plafond ne dépasse pas les douze à quinze millions de dollars.

Je me permets donc de vous suggérer, monsieur le président, et messieurs les membres du Comité, d'adopter une formule se rapprochant de ce que je vous ai exposé, plutôt que les dispositions actuellement envisagées.

En terminant, je veux vous dire combien, en général, les intentions du projet de loi nous sont sympathiques, et vous remercier de nous avoir donné l'occasion de vous faire connaître nos critiques concernant certains points très limités qui, de l'avis de nos Associations, surchargeraient exagérément le monde du commerce. J'espère que vous trouverez raisonnables et acceptables les propositions de nos Associations.

Appendice C

TÉMOIGNAGE DE JEAN BRISSET, C. R.

DEVANT LE COMITÉ DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

DU SÉNAT AU SUJET DU BILL S-23

(LOI MODIFIANT LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA)

Monsieur le président et messieurs les sénateurs,

Je suis Jean Brisset, l'un des associés principaux de la firme Beauregard, Brisset et Reycraft, avocats, de Montréal.

Je représente ici la Chambre internationale de la navigation maritime et la Chambre canadienne de la navigation maritime.

La Chambre internationale de la navigation maritime, fondée en 1921, est un organisme dont les relations internationales sont la préoccupation première, et dont l'objet premier, en matière de transports maritimes internationaux, est d'exprimer les vues de l'industrie des transports maritimes en général sur toutes questions importantes; elle comprend les Associations nationales de propriétaires de navires de 19 pays, y compris le Canada, qui ensemble représentent 65 p. 100 du tonnage actif du monde. La Chambre canadienne de la navigation maritime est l'un des membres constituants de la Chambre internationale de la navigation maritime, et la Chambre canadienne a elle-même des membres constituants dont voici quelques-uns:

La Fédération des transports maritimes du Canada

L'Association des propriétaires canadiens de navires

La Chambre de Colombie-Britannique de la navigation maritime

L'Association des propriétaires de remorqueurs de Colombie-Britannique.

La Fédération des transports maritimes du Canada, constituée en compagnie en 1903, est une association de propriétaires et d'affréteurs de navires faisant le commerce depuis des ports d'outre-mer jusqu'aux ports de l'est du Canada et du Saint-Laurent, et jusqu'aux ports canadiens et américains des Grands lacs. L'association compte parmi ses membres la grande majorité des firmes qui, dans l'Est du Canada, exploitent des services de transport maritime à long cours ou représentent des sociétés étrangères de transport maritime. La Chambre de Colombie-Britannique de la navigation maritime est une association semblable d'affreteurs de navires et d'agences de représentation pour la côte ouest du Canada.

Les navires des lignes que les membres de ces association possèdent, exploitent ou représentent effectuent à peu près la totalité du transport des importations et exportations océaniques du Canada.

Je veux d'abord, au nom des associations que je représente, vous dire notre gratitude pour la possibilité qui nous est donnée de présenter notre point de vue sur les articles du Bill S-23 qui concernent la responsabilité des navires en cas de pollution de nos eaux, c'est-à-dire les articles 23 et 24.

Toutes les associations que je représente m'ont demandé de vous suggérer respectueusement de retirer l'article 24 du Bill S-23, pour la raison qu'il porte sur un problème qui fera éventuellement l'objet de conventions internationales dont l'étude est déjà très avancée au sein de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, dont le Canada fait partie et aux délibérations de laquelle il participe activement, ainsi que du Comité maritime international, dont le Canada fait également partie. Les conventions projetées seront étudiées par une conférence diplomatique qui aura lieu en novembre de cette année et à laquelle, sans aucun doute, le gouvernement canadien enverra des représentants.

La Chambre internationale de la navigation maritime a préparé un mémoire qui expose les motifs de la suggestion ci-dessus. Si vous le permettez, j'aimerais vous en donner lecture pour qu'il fasse partie du témoignage.

La Chambre du Royaume-Uni de la navigation maritime, dans un aide-mémoire qu'elle a fait parvenir au Haut-commissariat du Canada à Londres, soutient un point de vue semblable; cet aide-mémoire sera sans doute porté à la connaissance de votre Comité.

Si le gouvernement canadien n'est pas disposé à retirer l'article 24, les Associations que je représente, malgré leur sympathie pour les objectifs recherchés, c'est-à-dire la prévention de la pollution causée par les navires naufragés, et le recouvrement par le gouvernement de ses frais de prévention et de nettoiement, déclarent qu'elles s'opposeront au projet de loi tel qu'il est conçu, et cela pour les raisons suivantes:

1. parce qu'il impose la responsabilité même là où il n'y a pas eu faute, c'est-à-dire la responsabilité inconditionnelle;

2. parce qu'il impose une responsabilité illimitée quant au montant à verser et que, par conséquent, aucune assurance n'est plus possible;

3. parce qu'il impose une telle responsabilité aux affréteurs même lorsqu'ils ne sont aucunement responsables du commandement ni de la gestion du navire d'où pourraient se répandre des agents de pollution.

Vous me permettrez de traiter ces trois points un par un et dans l'ordre. Si je réussis à convaincre le Comité aussi bien que les autres personnes qui viendront témoigner ici du bien-fondé de nos arguments, nous pourrons suggérer les modifications nécessaires afin de corriger les défauts qui, à notre avis, gâtent le projet de loi dans sa forme actuelle.

Auparavant, je veux attirer votre attention sur le fait qu'aux États-Unis, il y a environ deux ans, on avait voulu présenter un projet de loi un peu semblable; cependant, à la suite des protestations de ceux dont les intérêts étaient touchés, entre autres la Merchant Marine Institute, l'American Petroleum Institute, la Lake Carriers' Association, l'American Maritime Law Association et autres, les lois projetées subirent d'importantes modifications. Le bill qui fut présenté au Sénat des États-Unis, le Bill S-7, ainsi que le projet de loi connexe, S 544, dont l'objet étaient de modifier le Federal Water Pollution Control Act et à propos duquel des témoignages avaient été entendus au début de février par la sous-commission de la pollution de l'air et de l'eau de la Commission sénatoriale des travaux publics des États-Unis, reconnaissent les trois principes que nous soutenons devant vous, c'est-à-dire:

1. qu'il ne devrait pas y avoir responsabilité quant il n'y a pas eu faute;

2. qu'il devrait y avoir une limite à la responsabilité des propriétaires de navires;

3. qu'en ce qui concerne l'affréteur, la responsabilité ne devrait incomber qu'à celui dont c'est effectivement l'affaire de naviguer et de diriger le navire.

Il faut dire que la limite fixée par les projets de lois S 7 et S 544 des États-Unis est assez élevée; elle est de $450 le tonneau de jauge brute immatriculée, ou de $15,000,000 (le plus faible total des deux). De fortes pressions furent exercées pour que la limite fût ramenée à $67 le tonneau ou $5,000,000 (c'est-à-dire au plus faible total des deux), le chiffre de $67 correspondant aux dispositions de la Convention de Bruxelles de 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, à laquelle le Canada avait adhéré et dont il s'était inspiré dans sa réglementation en modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, en 1961 (article 657 et suivants). Bien que je sache de source sûre qu'une réduction raisonnable sera peut-être accordée quant à la limite de responsabilité qui est envisagée par la loi américaine, il est trop tôt pour dire ce que sera cette réduction, vu que le projet de loi est encore à l'étude en commission.

A cause de l'importance du commerce entre les États-Unis et le Canada, particulièrement sur les Grands Lacs, il m'est inutile d'appuyer sur la nécessité que les lois des deux pays soient uniformisées à ce sujet.

I

Il est évidemment contraire à tous les principes de justice reconnus en pays démocratique que l'on puisse imputer à quiconque une responsabilité, lorsqu'il n'y a pas eu faute de sa part, et seules des circonstances exceptionnelles pourraient permettre de déroger à ce principe.

On a dit par exemple que, même si le commandant d'un pétrolier peut ne pas être en faute au moment où son navire laisse échapper des hydrocarbures qui polluent nos eaux, pour cause majeure ou parce que son navire a été heurté par un autre, il reste que c'est le propriétaire du navire dont on exige réparation qui, en amenant son navire dans un port canadien, a créé le risque de pollution, et il serait injuste que le contribuable, innocent dans toute cette affaire, soit appelé, par l'intermédiaire de son gouvernement, à supporter le coût du nettoiement; par ailleurs, il faut nous rappeler que lorsque des navires, comme les pétroliers, par exemple, exercent une activité commerciale essentielle, il est normal d'attendre des destinataires, c'est-à-dire de la nation tout entière, qu'ils partagent les risques créés par la nécessité de répondre à leurs besoins.

C'est un fait reconnu qu'il existe déjà des dispositions de notre droit maritime canadien qui imposent la responsabilité au propriétaire de navire sans qu'il y ait eu faute de sa part, en le chargeant des frais de l'enlèvement des débris de son navire qui peuvent obstruer la voie de navigation. Cette disposition figure dans la Loi sur la protection des eaux navigables, qui a probablement servi de modèle pour l'article 24 du bill S-23, bien que celui-ci aille beaucoup plus loin et impose la responsabilité (au sous-paragraphe *e*) de l'article 495D) même lorsque le navire n'est pas en détresse, ne s'est pas échoué, n'a pas fait naufrage, n'a pas coulé ou n'a pas été abandonné.

Toutefois, d'un point de vue pratique, il en va autrement, surtout parce qu'à la lumière de l'expérience acquise nous avons constaté que les frais d'enlèvement d'un navire naufragé qui obstrue les eaux navigables, lorsqu'il n'y a pas pollution, n'ont jamais été du même ordre et ne le seront probablement pas, que les frais combinés de ces deux opérations. Alors que les frais d'enlèvement ou de destruction du navire naufragé sont assurables, il est douteux que les frais entraînés par la lutte contre la pollution puissent l'être sur une base de responsabilité inconditionnelle.

Afin de résoudre le premier problème qui se rattache à la responsabilité concernant l'enlèvement ou la destruction d'un navire en détresse, échoué, naufragé, coulé ou abandonné ou de sa cargaison ou de son combustible, occasionnant ou qui pourrait occasionner la pollution des eaux, il est suggéré que le paragraphe 495C de l'article 24 soit modifié de la façon suivante:

«495C (1) Lorsque la cargaison ou le combustible d'un navire en détresse, échoué, naufragé, coulé ou abandonné

a) polluent ou pollueront vraisemblablement des eaux canadiennes,

b) consistuent ou constitueront vraisemblablement un danger pour les oiseaux aquatiques ou les animaux ou végétaux marins, ou

c) endommagent ou endommageront vraisemblablement les biens situés sur les côtes ou bien portent ou porteront vraisemblablement atteinte à la jouissance ce ces biens,

le propriétaire du dit navire doit sur-le-champ prendre toutes dispositions raisonnables et appropriées en vue d'atténuer la pollution, les dommages ou le danger, à défaut de quoi le Ministre peut prendre ces dispositions lui-même et, au besoin, faire détruire le navire, sa cargaison ou son combustible ou les faire transporter là où il le juge bon et les vendre comme il l'entend.»

L'objet et l'avantage de la modification proposée sont doubles:

1. Cette modification permettra au propriétaire de navire et à ses assureurs de prendre les mesures nécessaires pour éviter la pollution ou pour en faire le nettoiement lorsqu'elle se produit, plutôt que de courir le risque de voir détruire, enlever ou vendre son navire, et elle s'avérera un stimulant pour les intéressés afin qu'ils mettent toutes leurs ressources en œuvre, peut-être même avec l'aide des industries en cause en ce qui concerne la pollution par les hydrocarbures, afin d'éviter les désastres.

2. Dans les cas de pollution par les hydrocarbures, cette modification servira à atteindre les objectifs du régime connu sous le sigle de TOVALOP.

Pour mieux expliquer ce qu'est ce régime, je prendrai la liberté de vous citer un extrait du témoignage du représentant de l'American Petroleum Institute devant la Sous-commission de la pollution de l'air et de l'eau de la Commission sénatoriale des travaux publics des États-Unis, en date du 4 février 1969.

«J'ai mentionné plus haut le fait que les propriétaires de pétroliers affiliés à certaines des grandes compagnies de pétrole ont pris l'initiative d'un régime international à adhésion libre pour encourager la rapidité d'exécution dans l'enlèvement du pétrole se répandant d'un navire. Ce régime à libre adhésion a un triple objet:

1. Pousser le propriétaire du navire à agir promptement s'il arrive à son navire de perdre du pétrole.

2. Indemniser les gouvernements intéressés des frais raisonnables que peuvent leur occasionner l'enlèvement de ce pétrole ou les manœuvres pour le contenir loin de leur littoral, si le propriétaire du pétrolier n'en fait rien ou n'en peut rien faire.

3. Assurer la disponibilité des fonds nécessaires en vue de ces objectifs. Ce régime est baptisé du sigle «TOVALOP» d'après son nom *Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution*» (Accord libre des propriétaires de pétroliers concernant leur responsabilité en cas de pollution par le pétrole).

En deux mots, TOVALOP prévoit que les propriétaires participants rembourseront aux gouvernements des pays lésés toutes dépenses raisonnables que ceux-ci auront faites pour protéger ou nettoyer leur littoral en cas de pollution due à la négligence de l'un de leurs pétroliers. Le pétrolier d'où se répand le pétrole est présumé avoir commis une faute de négligence si son propriétaire ne peut établir que le pétrole s'est répandu sans qu'il y ait eu faute de la part du navire.

S'il y a eu négligence et que le pétrole pollue le littoral ou cause des dangers graves et imminents dans les limites de la compétence d'un pays, le propriétaire du pétrolier s'engage à rembourser au gouvernement de ce pays tous frais raisonnables d'enlèvement du pétrole jusqu'à concurrence de $100 le tonneau de jauge brute immatriculée du pétrolier, ou de $10,000,000, soit du plus faible des deux montants.

TOVALOP prévoit également le remboursement au propriétaire du pétrolier de toutes dépenses raisonnables qu'il aura faites pour prévenir ou nettoyer toute pollution résultant des fuites de pétrole à partir de son navire. Des dispositions visent à encourager les propriétaires de pétroliers à agir promptement en vue de l'enlèvement du pétrole qui s'est répandu dans l'eau ou en vue d'atténuer les dégâts en résultant.

TOVALOP sera administré par une société à responsabilité limitée constituée en Angleterre et ayant son siège à Londres. Elle s'appelle «The International Tanker Owners Pollution Federation Limited», et chacun des propriétaires de pétroliers membre de TOVALOP est membre également de la Fédération. TOVALOP exige que chacun des propriétaires participants se donne et conserve des moyens financiers à la hauteur de ses engagements. Les membres de TOVALOP ont prévu de se donner de tels moyens financiers en créant une autre société à responsabilité limitée, appelée «The International Tanker Indemnity Association Limited» Cette association assurera tous les navires pétroliers dont les propriétaires font partie de TOVALOP, afin qu'ils soient en mesure de faire face à leurs obligations financières.

Tout propriétaire de navire pétrolier, de quelque partie du monde qu'il soit, peut devenir membre de TOVALOP. Ceux qui ensemble possèdent au moins 50 p. 100 du tonnage réel du monde entier (ce qui ne comprend pas les pétroliers appartenant à l'État ou à des sociétés d'État, non plus que les pétroliers de moins de 5,000 tonneaux de tonnage réel) doivent devenir membres pour que les obligations principales des membres et de TOVALOP deviennent effectives. TOVALOP cessera d'exister si, deux ans après la date de sa création effective, il ne compte pas parmi ses membres des propriétaires de pétroliers représentant les 80 p. 100 du tonnage réel mondial (compte tenu des exclusions mentionnées).

S'il survient des différends, un gouvernement national peut établir la responsabilité d'un propriétaire de bateau-citerne qui fait partie de TOVALOP au moyen d'un arbitrage selon les règlements de la Chambre de commerce internationale. Cette disposition doit permettre de résoudre les difficultés de détermination de compétence et de recouvrement qui existent actuellement en droit et en pratique maritimes.»

J'ai ici un exemplaire d'une brochure qui contient le texte de l'accord, ainsi que les statuts de l'association des deux organismes et je serai heureux de vous la laisser aux fins de consultation.

II

Qu'en règle générale la responsabilité du propriétaire d'un bâtiment, même lorsqu'il y a eu négligence, à condition qu'il n'y ait pas eu de sa part faute ni complicité, soit limitée conformément aux principes qu'appliquent toutes les puissances maritimes, y compris le Canada, qui désirent encourager le commerce dans l'intérêt national, ce commerce ayant pour le Canada une importance capitale et sa continuité dépendant presque exclusivement, pour le commerce d'outre-mer, de navires étrangers.

Comme je l'ai déjà dit, le Canada a donné en 1957 son adhésion à la Convention internationale de limitation de la responsabilité des propriétaires de navires et a décrété en 1961 une loi qui incorporait cette convention dans la législation nationale de façon à augmenter considérablement le plafond de responsabilité du propriétaire pour avaries de marchandises qui n'était auparavant que de $38.92 le tonneau. La limite de responsabilité que fixe l'article 657 de la Loi sur la marine marchande, telle qu'elle a été modifiée en 1961 est de 1,000 francs-or le tonneau, soit au taux actuel du change environ $71.50. La loi reconnaît le principe selon lequel le propriétaire de navire n'est pas responsable au dessus de cette limite, sauf cas de faute ou complicité personnelle.

Les associations que je représente sont d'avis que la loi actuelle doit conserver ce principe, ainsi que celui selon lequel il n'y a pas de responsabilité sans faute en ce qui concerne les dépenses encourues par le gouvernement canadien telles qu'elles sont décrites à l'article 495D.

Nous recommandons donc instamment que soit apportée à cet article la modification suivante:

«495D. Toutes les dépenses raisonnables, moins le produit de la vente que prévoit le paragraphe (2) de l'article 495C, encourues par

a) le Ministre en transportant, détruisant ou vendant un bâtiment, ses marchandises ou son combustible en conformité de l'article 495c,

b) Sa Majesté en empêchant que se répandent toutes marchandises ou tout combustible qui sont tombés ou se sont échappés ou ont été déchargés d'un bâtiment, et

c) Sa Majesté en faisant nettoyer tout bien souillé par des marchandises ou du combustible qui sont tombés ou se sont échappés ou ont été déchargés d'un bâtiment,

constituent une dette due à Sa Majesté

d) la ou les personnes qui par leur acte ou leur faute de négligence ont causé la détresse, l'échouement, le naufrage, l'engloutissement ou l'abandon du bâtiment ou l'échappement ou le déchargement de marchandises ou du combustible du bâtiment.

Dans les cas d'abordage de deux navires, lorsque la responsabilité est partagée entre eux, celle de chacun des navires pour les dépenses de cet ordre sera proportionnée à leur négligence respective.

La responsabilité qu'impose cet article est limitée à un montant global équivalent à 1,000 francs-or par tonneau brut immatriculé, ou l'équivalent en dollars canadiens de $5,000,000 américains, celui des deux montants qui est le moins élevé, lorsque celui qui se réclame de cette limite établit qu'il relève des dispositions que contiennent les articles 657 à 663 de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Pour toute poursuite intentée par Sa Majesté en vertu de cet article, la preuve d'un déchargement de matière polluante d'un bâtiment constitue un cas de responsabilité qui paraît bien fondé d'après les premiers témoignages en ce qui concerne le propriétaire ou l'affréteur coque-nue d'un tel bâtiment, et c'est à ce propriétaire ou affréteur coque-nue qu'incombera la réfutation de cette accusation de prime abord.»

Je me permets de signaler au Comité que les modifications que propose l'article tiennent compte des facteurs suivants:

1. Le montant du plafond de responsabilité recommandé est conforme à celui qu'ont recommandé, aux auditions du Sous-comité de la pollution de l'air et des eaux du Comité des travaux publics du Sénat des États-Unis au début de février, des organismes parmi lesquels se trouvent:

The American Institute of Merchant Shipping

The American Maritime Association

The Insurance Brokers Association

The Lake Carriers' Association.

2. La répartition de la responsabilité en fonction du degré de la faute est conforme au principe qu'affirme l'article 648 de la Loi sur la marine marchande du Canada, laquelle met en application les principes de la Convention de Bruxelles de 1910 sur les abordages.

3. L'attribution de la charge de la preuve est conforme au projet de convention internationale à l'étude qui prévoit cette disposition.

4. S'il se produit un accident grave susceptible d'entraîner la pollution des eaux canadiennes, par exemple par suite d'abordage entre deux bâtiments, celui qui est responsable, ou chacun d'eux si les deux bâtiments sont responsables mais ont droit à une limite de res-

ponsabilité, seront tenus de fournir aux ayants droit, y compris le gouvernement canadien deux fonds limités:

A) l'un qui doit assurer le remboursement du gouvernement canadien pour les dépenses qui auront pu être encourues pour empêcher la pollution ou nettoyer les substances polluées, montant calculé selon nos indications, si notre recommandation est acceptée, et

B) un second fonds qui doit servir à indemniser tous les autres ayants droit, calculé selon les dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada en ce qui concerne la limite de la responsabilité, soit 1,000 francs-or par tonneau pour les réclamations portant sur des avaries aux biens, ou 2,100 francs-or par tonneau s'il y a aussi des rclamations pour mort ou blessures occasionnées à des personnes.

Donc, pour donner des chiffres en dollars, dans le cas d'un abordage entre un bateau-citerne dont le jaugeage immatriculé serait de 120,000 tonneaux et le jaugeage limité de 100,000 tonneaux selon les dispositions de l'article 662 de la Loi sur la marine marchande du Canada, et d'un bâtiment qui transporte un chargement sec, d'un jaugeage immatriculé brut de 12,000 tonneaux et un jaugeage limité de 10,000 tonneaux en vertu de l'article 662 de la Loi sur la marine marchande du Canada, les propriétaires des navires en question seront tenus de constituer les fonds suivants:

LE BATEAU-CITERNE

a) Pour couvrir les dépenses du gouvernement:

120,000 tonneaux à $71.50, soit $8,580,000 canadiens, chiffre à ramener à un chiffre moindre correspondant à l'équivalent en dollars canadiens de $5,000,000 américains;

b) pour couvrir toutes autres réclamations:

i) avaries de marchandises:
100,000 tonneaux à $71.50, soit $7,150,000 (canadiens)

ii) si les réclamations portent sur avaries de marchandises et mort ou blessures personnelles: 100,000 tonneaux x (2,1 x $71.50), soit $15,015,000 (canadiens)

2. POUR LE NAVIRE DE CARGAISON SÈCHE

a) Pour couvrir les dépenses du gouvernement:

12,000 tonneaux à $71.50, soit $858,999 (canadiens)

b) pour couvrir toutes autres réclamations:

i) si les réclamations ne portent que sur des avaries de marchandises:
10,000 tonneaux à $71.50, soit $712,000 (canadiens)

ii) si les réclamations portent sur avaries de marchandises et mort ou blessures personnelles: 10,000 tonneaux x (2,1 x $71.50), soit $1,501,500 (canadiens)

Néanmoins, nous voudrions aussi que vous examiniez le problème que peut créer un accident qui entraîne la pollution d'eaux canadiennes aussi bien que d'eaux américaines, éventualité à ne pas exclure, surtout en ce qui concerne les navires qui naviguent dans les eaux internationales du fleuve Saint-Laurent et des Grands lacs. Faute d'une entente intervenue entre les deux gouvernements du genre de celle qu'envisage le projet de convention internationale dont sont actuellement saisis l'IMCO et le CMI, le navire qui aurait occasionné ces pollutions serait tenu de constituer deux fonds, dont l'un destiné à chacun des gouvernements.

En pareil cas, aux termes de la convention, s'il se produit des avaries par pollution dans le territoire ou dans les eaux territoriales de plus d'un des États parties à la convention, et si des poursuites sont introduites auprès des tribunaux ou autres autorités compétentes de l'un quelconque de ces États. Une fois le fonds constitué conformément à l'article, les tribunaux de l'État où a été constitué le fonds sont seuls compétents pour déterminer toutes questions relatives à la répartition et à la distribution du fonds.

Nous émettons le voeu que si la loi actuelle est adoptée avec stipulation du droit de limiter la responsabilité il soit recommandé que le gouvernement fédéral étudie la possibilité d'un accord avec le gouvernement des États-Unis, afin d'éviter les injustices qui peuvent résulter de cette double responsabilité.

III

Si l'on estime que la responsabilité sans faute doit rester le principe fondamental de la loi dont il est question, nous recommandons vivement que le paragraphe (d) de l'article 495D soit modifié de façon à définir l'affréteur comme celui qui est responsable de la navigation du navire, c'est-à-dire l'affréteur coque-nue, éliminant ainsi la responsabilité qui reviendrait, d'après le texte actuel, à un affréteur pour une période ou un voyage déterminés qui n'aurait rien à voir avec la navigation ou la conduite du navire ayant occasionné la pollution. Les agents du ministère des Transports nous ont donné l'assurance que cette modification serait recommandée à votre comité et que la responsabilité absolue, ou la responsabilité en l'absence de faute seraient aussi enlevées au capitaine du navire par suppression du mot «capitaine». Nous ne nous étendrons donc pas davantage sur ces points. Nous recommandons cependant instamment que lorsque le navire est exploité par un affréteur coque-nue, c'est-à-dire un affréteur responsable de la navigation et de la conduite du navire, la responsabilité prévue soit imposée uniquement à cet affréteur.

Les avocats de Vancouver de la *British Columbia Towboat Owners' Association*, M. D. Brander Smith du cabinet d'avocats Bull, Housser & Tupper, dans

une lettre adressée au président de l'Association le 29 janvier 1969, s'expriment ainsi:

Un autre aspect du projet de loi affectera un grand nombre de vos membres, ceux qui sont personnellement propriétaires de chalands qu'ils affrètent à long terme à d'autres compagnies de remorquage qui, en vertu de la Charte Partie, ont l'entière responsabilité de l'entretien du chaland. Certains de ces propriétaires font partie du conseil d'administration de sociétés de remorquage, alors qu'un bon nombre d'entre eux s'occupent d'affaires qui n'ont aucun lien avec ces sociétés et ne sont ni engagés dans l'exploitation des chalands ni au courant de ce genre d'affaires. Les subventions favorables et les indemnités de dépréciation créées spécialement pour stimuler l'industrie de la construction de navires ont porté ces personnes à construire des chalands. Il me semble sévère de leur imposer maintenant une responsabilité arbitraire en tant que propriétaires, qu'ils aient ou qu'ils n'aient pas le contrôle de l'entretien, de la navigation ou de la conduite du bâtiment.

A mon avis, seuls ceux qui contrôlent la navigation, la conduite ou l'exploitation du bâtiment, ou ceux dont l'action a occasionné les dommages, devraient être tenus responsables de ces dépenses et elles ne devraient pas être imputables à des personnes qui n'exercent aucun contrôle sur les mouvements du bâtiment.

Pour terminer, je voudrais répéter que les associations qui se présentent aujourd'hui devant vous et qui constituent une majorité de l'industrie mondiale de la navigation sont toutes d'avis que la mise en vigueur de l'article 24 devrait être différée pour étude plus approfondie. Si votre comité n'est pas disposé à recommander ce renvoi, nous espérons que les modifications que nous avons proposées auront votre avis favorable.

27 février 1969

L'ICS, se rendant compte de l'inquiétude qu'inspire à toutes les nations côtières du monde la menace de pollution par les hydrocarbures, comprend parfaitement le désir qu'a le gouvernement canadien d'établir des lois appropriées en ce qui concerne le pouvoir de prendre des mesures d'urgence et la détermination de la responsabilité.

L'objectif principal des propriétaires de navires comme des gouvernements a été d'éviter les accidents de navigation qui peuvent entraîner la pollution et le Comité est au courant des travaux qu'a réalisés à cet égard l'IMCO et d'autres organismes. Une des réalisations les plus utiles a été l'établissement de programmes d'espacement de la circulation pour diminuer les risques d'abordages dans les eaux très fréquentées. Il y a lieu de mentionner que la Chambre internationale de la marine marchande a non seulement participé à l'établissement de tels programmes, qui ont été soumis à l'approbation de l'IMCO, mais a aussi recommandé instamment à ses membres de mettre ces programmes en application immédiatement, sans attendre qu'ils aient été adoptés officiellement par l'Assemblée de l'IMCO. De pareils programmes peuvent diminuer le nombre d'abordages et si le gouvernement accepte un projet d'espacement de la circulation, par exemple pour le littoral du Pacifique, l'ICS mettra à sa disposition l'expérience acquise de tels programmes appliqués ailleurs.

Les mesures qu'a prises l'IMCO pour rendre obligatoire certaines aides à la navigation aideront peut-être aussi à réduire les risques d'accidents, sans les éliminer complètement. C'est pourquoi l'ICS appuie la proposition de l'IMCO de tenir en novembre une conférence diplomatique pour l'étude de deux conventions sur les aspects juridiques de la pollution par les hydrocarbures. L'une de ces conventions, celle qui se rapporte aux pouvoirs des États côtiers, en est déjà à son texte définitif tandis que l'autre, portant sur les responsabilités dans les cas de pollution par les hydrocarbures, est à un stade avancé.

La convention sur les pouvoirs des États côtiers a la plus grande importance. Elle accorde à un État côtier, en cas de danger grave et imminent, le droit de prendre en haute mer des mesures qui peuvent aller jusqu'à la destruction du navire et de son chargement, ce qui constitue une atteinte au principe de la liberté en haute mer qui a suscité une grande inquiétude chez les propriétaires de navires. Il ne s'agit pas là d'un concepte purement juridique, mais d'un principe pratique essentiel au fonctionnement sans heurts du commerce maritime mondial. C'est pourquoi les gouvernements membres de l'IMCO ont accepté que soit rigoureusement défini ce droit d'un État côtier à s'immiscer dans des questions de marine marchande étrangère. Le projet de convention précise donc qu'il faut qu'il y ait danger grave et imminent et que toute mesure adoptée doit être proportionnée à l'importance de la menace. Il y a en outre un autre article à l'effet que, si le danger n'est pas grave et imminent, ou si l'action est hors de proportion, l'État côtier sera passible du paiement d'une indemnité.

La question de savoir si cette convention sera aussi applicable aux eaux territoriales n'a pas encore été tranchée. La liberté en haute mer s'accompagne du droit de passage inoffensif dans les eaux territoriales et les propriétaires de navires partout dans le monde estiment qu'en cette matière les mêmes principes doivent s'appliquer à l'un et l'autre de ces droits. Le droit de passage inoffensif est ancien mais il a été redéfini par une convention de 1958, ratifiée par des pays aussi divers que les États-Unis, l'U.R.S.S., l'Australie et le Nigéria.

Le projet de convention de l'IMCO portant sur la responsabilité dans les cas de pollution par les hydrocarbures n'est pas arrivé au même stade que la convention sur la loi publique, mais il semble dès maintenant y avoir accord général pour que la responsabilité repose uniquement sur le propriétaire de navire, qu'elle n'ait pas un caractère absolu et qu'elle ne soit

pas sans limites. On comprend facilement que les gouvernements membres de l'IMCO soient unamines pour reconnaître la nécessité d'une telle convention. Le monde compte plus de cent États côtiers et les travaux de l'IMCO établissent clairement qu'à ce problème à l'échelle mondiale il faut une solution à la même échelle.

Il y a lieu d'expliquer les raisons pratiques qui militent en faveur d'une solution intérieure. Certains navires sont construits tout particulièrement pour des usages précis alors que d'autres, dont les navires-citernes et les cargos tramps qui transportent des chargements secs, ne le sont pas. Ils vont où les attend une cargaison, à condition qu'ils y aient intérêt. Deux éléments de leurs frais sont i) l'assurance de la coque et ii) l'assurance de protection ou d'indemnité, c'est-à-dire essentiellement l'assurance contre les responsabilités du propriétaire du navire envers des tiers. Si un navire risque d'être détruit sans indemnité tout simplement parce qu'il porte préjudice à la jouissance de biens côtiers, les taux d'assurance s'en ressentiront très probablement. Ces taux augmenteront encore plus certainement si le propriétaire du bateau est tenu responsable des pollutions par les hydrocarbures alors qu'il a été la victime innocente d'un abordage ou qu'il s'est heurté à un écueil qui ne figure pas sur les cartes. Il faut que ces frais supplémentaires soient absorbés, et ce sont les expéditeurs et les consommateurs canadiens qui seront appelés à les absorber. Il y a une exception: si la responsabilité du propriétaire de navire en matière de pollution par les hydrocarbures était réellement sans limites, il deviendrait impossible de se faire assurer. Les navires vogueraient vers le Canada sans avoir contracté d'assurances pour couvrir leurs responsabilité en matière de pollution par les hydrocarbures. ou bien ils ne s'y rendraient pas du tout. Les lois qui prévoiraient des responsabilités sans limites iraient donc à leur propre encontre.

Les intérêts du Canada comme nation commerciale importante exigent donc que les lois sur la pollution par les hydrocarbures tiennent un juste milieu entre le désir du gouvernement de voir assurer l'indemnisation pour pollution par les hydrocarbures et son désir de voir transporter ses chargements aux prix les plus bas possibles.

C'est le problème auquel doivent faire face tous les pays; problème d'envergure, auquel on cherche une solution; on saura d'ici quelques mois laquelle aura réuni tous les suffrages. Cela doit être un fait peu commun que de proposer des lois presque à la veille d'une conférence diplomatique convoquée pour l'étude d'une convention internationale au même sujet. Passer cette loi mettrait probablement le Parlement dans le cas d'avoir à y apporter des modifications quelques mois après sa promulgation.

Voilà toutes les raisons pour lesquelles la Chambre internationale de la navigation recommande énergiquement que le gouvernement canadien retire l'article 24 du bill S-23.

Ce qui précède démontre clairement que les propriétaires des navires sont en sympathie avec le principe de la réglementation des pollutions opérationnelles et donc avec l'idée sur laquelle repose l'intention de l'article 23, d'augmenter la possibilité de créer des règlements s'appliquant à la pollution des mers par d'autres éléments que les hydrocarbures. Il existe là une difficulté pratique et réelle. Quand un navire existe déjà, le pourvoir d'un nouvel appareillage est très coûteux. Quand il s'agit d'un navire à passagers, les installations pour la conservation des eaux d'égout peuvent coûter des millions de dollars et pour les cargos la dépense, bien que moins élevée, serait malgré tout importante. Il faut souligner que les conventions internationales visant la construction de navires s'appliquent habituellement uniquement aux nouveaux navires. Les règlements peuvent et doivent faire une distinction entre navires nouveaux et navires déjà en existence, mais cela ne suffit pas à résoudre tous les problèmes. Si un pays stipule des exigences spéciales pour les navires qui desservent ses ports, les propriétaires des cargos tramps qui n'y font pas régulièrement escale peuvent décider de ne pas installer ces dispositifs. Le nombre de bâtiments qui peuvent desservir le pays en question est diminué de ce fait et les taux de fret s'en ressentent. Les propriétaires des navires qui touchent les ports du pays seront bien obligés, s'ils veulent continuer leur commerce, d'installer le matériel, mais les frais supplémentaires, inévitablement, devront être payés par le client. Si, malgré tous ces problèmes d'ordre pratique, le gouvernement canadien estime qu'un règlement est essentiel, les propriétaires de navires sont disposés à discuter avec les experts du gouvernement des possibilités techniques et économiques à cet égard.

L'ICS se rend parfaitement compte que les problèmes de pollution diffèrent selon les pays et que le long littoral canadien et les voies navigables d'eau douce de ce pays présentent des difficultés qui leur sont propres. C'est pourquoi elle serait disposée à s'entretenir non seulement de ces problèmes, mais de toutes autres propositions que pourrait formuler le gouvernement canadien dans le but d'éviter, de réduire ou de compenser les dommages causés par la pollution.

L'intérêt que porte le Canada aux travaux de l'IMCO est connu de longue date des autres pays et les propriétaires appuient les mesures qui visent à trouver aux problèmes internationaux des solutions internationales. Ils considèrent la pollution par les hydrocarbures comme un de ces problèmes et espèrent que le Sénat du Canada envisagera dans cette optique le bill S-23.

12.2.69.

CHAMBRE INTERNATIONALE DE LA NAVIGATION

LISTE DES PAYS MEMBRES

AUSTRALIE
BELGIQUE
CANADA
DANEMARK
FINLANDE
FRANCE
ALLEMAGNE DE L'OUEST
GRECE
INDE
ITALIE
JAPON
PAYS-BAS
NOUVELLE-ZÉLANDE
NORVÈGE
ESPAGNE
SUEDE
SUISSE
ROYAUME-UNI
ETATS-UNIS D'AMERIQUE

Appendice D

FÉDÉRATION DES ARMATEURS DU CANADA

326, IMMEUBLE

MONTREAL 1

RECOMMANDÉ

Numéro du dossier: LS, 18 – 26 le 20 février 1969

L'honorable Paul T. Hellyer, B.A.
Ministre des Transports
Ministère des Transports
Édifice Hunter
OTTAWA (Ontario)

Objet: Bill S-23 – Article 7 – Pilotage

Monsieur le Ministre,

Les membres de notre fédération tiennent à ce que je vous signale un article en particulier du Bill S-23 qui, ayant eu une deuxième lecture au Sénat, a été renvoyé devant le Comité permanent des transports et communications qui doit siéger le 27 février. Cet article vise au maintien du statu quo en ce qui concerne l'administration des services de pilotage dans tout le Canada en attendant l'application des recommandations du rapport de la Commission royale du pilotage. C'est en reconnaissant pendant la période intérimaire la validité des différents règlements relatifs au pilotage dans les cas où la Commission a exprimé des doutes quant à leur validité ou dans ceux où les tribunaux ont décidé que de tels règlements ont été promulgués en réalité contrairement à la loi qu'on réalisera cet objectif.

Tout en confirmant que nos membres, qui ont recours aux services de pilotage dans l'ensemble du Canada, sont d'accord pour appuyer cette loi, je tiens à faire remarquer que, contrairement à ce qui a été avancé au Sénat le 21 janvier, nos membres n'étaient pas d'accord pour que cette loi de protection reste en vigueur jusqu'au 31 décembre 1969 et puisse, sans autre formalité, être prolongée encore davantage, comme le laisse supposer l'article dans sa rédaction actuelle.

A la dernière rencontre qui a eu lieu à Montréal avec des fonctionnaires de votre ministère, à laquelle assistaient non seulement notre représentant mais aussi ceux de la *Dominion Marine Association* et de la Chambre canadienne de la marine marchande, ces associations ont fait préciser que la durée de la loi de protection ne pourrait être prolongée au-délà du 31 mars 1969 que par décret en conseil qu'il faudrait déposer et faire approuver par le Parlement avant qu'il puisse entrer en vigueur. On a fait allusion par analogie aux garanties que contient la Loi sur la mise en tutelle des syndicats des transports maritimes au sujet de la prolongation de la tutelle au moyen d'un décret du conseil.

Nous nous rendons parfaitement compte que cette date du 31 mars 1969 est très proche et qu'il sera peut-être nécessaire de repousser le délai; néanmoins, je suis chargé de bien souligner à nouveau qu'il faudrait à notre avis qu'une telle prolongation soit restreinte, et que toutes autres prolongations fassent l'objet du contrôle du Parlement.

Nous comptons soulever cette question devant le Comité du Sénat, mais nous avons tenu à vous faire connaître dès maintenant notre point de vue, pour que vous puissiez y accorder toute votre considération.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma respectueuse considération.

Le président,
H. Colley

IMPRIMEUR DE LA REINE, OTTAWA, 1969

Première session de la vingt-huitième législature

1968-1969

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable CLARIE J. THORVALDSON

N° 7

Deuxième séance sur le Bill S-27,

intitulé:

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

SÉANCE DU JEUDI 6 MARS 1969

TÉMOINS:

De la Pacific Hovercraft Ltd.: M. John P. Nelligan, conseiller juridique; M. P. Barry Jones, président. *Du ministère des Transports:* M. Jacques Fortier, c.r., conseiller juridique et directeur du contentieux; M. R. E. MacGillivray, de la section des règlements maritimes. *De la Hoverwork Canada Ltd.:* M. A. B. Germain, président. *De la Chambre des expéditeurs canadiens:* M. Jean Brisset, c.r., conseiller juridique; M. Peter N. Miller, directeur des assurances.

Appendice D

DÉCLARATION DES ARMATEURS DU CANADA

SÉANCE DU MARDI 21 JANVIER 1969

MONTRÉAL 1

RECOMMANDÉ

Numéro du dossier 15-12 – 26 le 20 février 1969

L'honorable Paul T. Hellyer, B.A.,
Ministre des Transports
Ministère des Transports
Édifice Hunter
OTTAWA (Ontario)

Objet: Bill S-23 – Article 7 – Pilotage

Monsieur le Ministre,

Les directeurs de notre fédération mentionné à ce jour le projet de loi susmentionné, en particulier du Bill S-23 qui, lorsque son titre deviendra exécutoire en vertu de l'article 7, a été présenté devant le Comité permanent des transports et communications du Sénat cette année le 22 janvier. Les soussignés ne sont pas en position de dire quoi que ce soit concernant l'administration des services de pilotage sous tout le Canada en attendant l'application des recommandations du rapport de la Commission royale de pilotage. C'est en respectant pendant la période intérimaire la validité des différents règlements adoptés en pilotage dans un cas où la Commission a examiné des doutes quant à leur validité ou dans ceux où les Offices ont décidé que de tels règlements ont été promulgués en vertu contrairement à la loi qu'on réalisera cet objectif.

Quant au confirmant que nos membres, qui sont versés aux services de pilotage dans l'ensemble du Canada, sont d'accord pour appuyer cette loi, je viens à faire remarquer que, contrairement à ce qui a été avancé au Sénat le 21 janvier, nos membres n'étaient pas d'accord pour que cette loi de protection soit en vigueur jusqu'au 31 décembre 1969 et puissent, sans autre formalité, être prolongée encore davantage, comme le laisse supposer l'article dans sa rédaction actuelle.

À la dernière réunion qui a eu lieu à Montréal avec des fonctionnaires de votre ministère, à laquelle assistaient non seulement notre représentant mais aussi ceux de la *Dominion Marine Association* et de la Chambre canadienne de la marine marchande, ces associations ont fait préciser que la durée de la loi de protection ne pourrait être prolongée au-delà du 31 mars 1969 que par décret du conseil qu'il faudrait déposer et faire approuver par le Parlement avant qu'il puisse entrer en vigueur. On a fait allusion par analogie aux garanties que contient la Loi sur la mise en tutelle des syndicats des transports maritimes au sujet de la prolongation de la tutelle au moyen d'un décret du conseil.

Nous nous rendons parfaitement compte que cette date du 31 mars 1969 est très proche et qu'il sera peut-être nécessaire de repousser le délai; néanmoins, je suis chargé de bien souligner à nouveau qu'il faudrait à notre avis qu'une telle prolongation soit restreinte, et que toutes autres prolongations fassent l'objet du contrôle du Parlement.

Nous comptions soulever cette question devant le Comité du Sénat, mais nous avons tenu à vous faire connaître de maintenant notre point de vue, pour que vous puissiez y accorder toute votre considération.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma respectueuse considération.

Le président,
H. Colley

IMPRIMEUR DE LA REINE, OTTAWA, 1969

Première session de la vingt-huitième législature

1968-1969

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable GUNNAR S. THORVALDSON

N° 7

Deuxième séance sur le Bill S-23,

intitulé:

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

SÉANCE DU JEUDI 6 MARS 1969

TÉMOINS:

De la Pacific Hovercraft Ltd.: M. John P. Nelligan, conseiller juridique; M. P. Barry Jones, président. *Du ministère des Transports:* M. Jacques Fortier, c.r., conseiller juridique et directeur du contentieux; M. R. R. MacGillivray, de la section des règlements maritimes. *De la Hoverwork Canada Ltd.:* M. A. B. German, président. *De la Chambre des expéditeurs canadiens:* M. Jean Brisset, c.r., conseiller juridique; M. Peter N. Miller, directeur des assurances.

29576—1

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable Gunnar S. Thorvaldson.

Les honorables sénateurs:

Aseltine
Blois
Bourget
Burchill
Connolly (*Halifax-Nord*)
Davey
Denis
*Flynn
Fournier (*Madawaska-Restigouche*)
Gladstone
Hayden
Hollett
Isnor
Kinley
Kinnear
Langlois
Lefrançois
Macdonald (*Cap-Breton*)
*Martin
McElman
McGrand
Michaud
Molson
O'Leary (*Antigonish-Guysborough*)
O'Leary (*Carleton*)
Pearson
Petten
Rattenbury
Smith (*Queens-Shelburne*)
Sparrow
Thorvaldson
Welch—(30)

**Membres d'office*

(Quorum 7)

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat, mardi 21 janvier 1969:

Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Langlois, appuyé par l'honorable sénateur Bourget, C.P., tendant à la deuxième lecture du Bill S-23 intitulé: «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada».

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

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Langlois propose, appuyé par l'honorable sénateur Bourget, C.P., que le bill soit déféré au Comité permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Greffier du Sénat,
ROBERT FORTIER.

PROCÈS-VERBAL

Le jeudi 6 mars 1969

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

Présents: Les honorables sénateurs Thorvaldson (*président*), Aseltine, Blois, Burchill, Denis, Flynn, Hollett, Isnor, Kinley, Kinnear, Langlois, Lefrançois, MacDonald (*Cap-Breton*), McElman, McGrand, Pearson, Petten, Robichaud et Smith (*Queen-Shelburne*). (19)

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

Étude du bill S-23, «Loi modifiant la loi sur la marine marchande du Canada».

Les témoins suivants sont entendus:

De la Pacific Hovercraft Ltd: John P. Nelligan, conseiller juridique; P. Barry Jones, président.

Du ministère des Transports: Jacques Fortier, c.r., conseiller juridique et directeur du contentieux; R. R. MacGillivray, de la section des règlements maritimes.

De la Hoverwork Canada Ltd: A. B. German, président.

De la Chambre des expéditeurs canadiens: Jean Brisset, c.r., conseiller juridique; Peter N. Miller, directeur des assurances.

Il est ordonné de consigner les documents suivants en appendice:
E) Le mémoire de P. Barry Jones.
F) Un supplément à l'appendice A soumis le 27 février par Peter N. Miller.

A une heure moins un quart de l'après-midi, le Comité s'ajourne jusqu'au jeudi 13 mars, à 11 heures du matin.

ATTESTÉ:

Le sous-chef de la Direction des comités,
John A. Hinds.

LE SÉNAT

LE COMITÉ DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 6 mars 1969

Le Comité des transports et des communications, auquel a été référé le bill S-23 visant à modifier la Loi sur la marine marchande du Canada, se réunit aujourd'hui pour poursuivre l'étude de ce bill.

Le sénateur Gunnar S. Thorvaldson (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, lors de l'ajournement, jeudi dernier, il avait été entendu que nous entendrions d'abord le témoignage de M. R. R. MacGillivray du ministère des Transports. Depuis, cependant, deux personnes ont exprimé le désir d'être entendues. La première est M. John P. Nelligan qui représente un client intéressé par l'article 1 du bill, c'est-à-dire, l'article concernant les aéroglisseurs.

L'autre est M. A. B. German, le président de *Hovercraft Canada Ltd*, qui réside à Ottawa et qui voudrait être entendu par le Comité.

Je leur ai alors suggéré que s'ils étaient présents à la réunion de ce matin, le Comité consentirait peut-être à les entendre d'abord, quitte à poursuivre ensuite tel qu'entendu avec le témoignage de M. MacGillivray. Le Comité serait-il d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur John P. Nelligan a la parole.

M. John P. Nelligan, conseiller juridique de la Pacific Hovercraft Ltd: Monsieur le président, messieurs, je vous suis reconnaissant d'avoir accepté de nous entendre aussi tôt, mais nous étions tellement intéressés à de nombreux aspects de cette nouvelle forme de transport que nous appelons maintenant les aéroglisseurs. Je crois que ce Comité sera intéressé de connaître quelques-unes des nombreuses difficultés que pourrait soulever ce projet de loi, s'il était adopté sous sa forme actuelle.

Je vous demande d'avoir l'obligeance d'entendre le président de la *Pacific Hovercraft* laquelle est actuellement, en autant que nous le sachions, la seule société au pays assurant un service commercial d'aéroglisseurs. M. Jones a acquis une grande expérience dans ce domaine. Il utilise présentement pour son service de traversiers en Colombie-Britannique les véhicules que vous avez probablement vus à l'Expo.

Il est ici aujourd'hui et je suis certain qu'il pourra vous expliquer quelques-uns des problèmes que ne manquera pas de soulever ce projet de loi s'il était adopté tel que. Puis-je laisser la parole à M. P. Barry Jones?

M. P. Barry Jones, président de la Pacific Hovercraft Ltd: Je vous remercie.

Le président: Messieurs, nous entendrons maintenant M. P. Barry Jones. Quel poste occupez-vous à l'Hovercraft?

M. Jones: Monsieur, je suis le président de la *Pacific Hovercraft Ltd* de Vancouver.

Le président: Monsieur Jones, vous avez la parole.

M. Jones: Nous avons résumé en un bref exposé ce que nous croyons être les points fondamentaux. (*Voir l'appendice «E»*)

Le président: En avez-vous des copies?

M. Jones: Nous n'en avons pas pour tout le monde, monsieur le président; nous n'en avons que 10 ou 11. J'ai ici une autre copie.

Notre compagnie exploite un service commercial depuis environ deux semaines. Nous avons un aéroglisseur au Canada depuis novembre dernier; entre-temps, nous avons effectué des essais avant d'entreprendre un service régulier. Nous aurons trois aéroglisseurs SRN-6 de plus en avril cette année. Le princi-

pal sujet de nos préoccupations vise surtout les aéroglisseurs, même s'il n'y en aura que quatre en service au printemps; cinq, si vous comptez celui qui est utilisé comme garde-côte. Je suis certain que d'ici deux ans, vous en verrez un grand nombre de toutes formes et de toutes grandeurs. Nous croyons que si la Loi sur la marine marchande du Canada doit aussi régir les aéroglisseurs, cela sera de nature à nuire grandement au développement des véhicules circulant sur un coussin d'air.

Dans notre mémoire, nous exposons quelques-uns des problèmes. Je ne crois pas que la division maritime du ministère des Transports va nous être d'un grand secours. Si la Loi sur la marine marchande du Canada est adoptée, il nous faudra discuter sans fin avec le département de la marine marchande au sujet des règlements. Les problèmes fondamentaux proviennent des caractéristiques particulières de l'aéroglisseur. Ce n'est pas un avion et ce n'est pas un navire. C'est en fait, comparer des chevaux à des vaches ou à des moutons. Nous nous proposons d'avoir des aéroglisseurs partout au Canada. Il y en aura probablement aussi aux États-Unis dans un avenir rapproché si nous parvenons à obtenir le permis nécessaire. Il y en aura certainement dans l'Arctique cet été. Il sera utilisé hors du milieu maritime dans une proportion d'environ 80 p. 100. La réglementation de l'aéroglisseur par les autorités maritimes sera une source de difficultés lorsqu'il évoluera sur terre. Nous avons des petits et des grands problèmes et à date, nous sommes parvenus à nous entendre avec le ministère des Transports; mais, nous pourrions énumérer des centaines de problèmes. Il nous a été impossible de communiquer avec le ministère des Transports et pourtant plusieurs de ses représentants sont ici présents; ils attendent sans doute que nous les appellions; nous l'avons fait pourtant. A notre avis, le seul moyen d'assurer le développement de ces véhicules aéroglisseurs, c'est d'établir des règlements qui les concernent uniquement.

La Loi sur la marine marchande du Canada est un document considérable. Si vous en enlevez ce qui ne concerne pas les aéroglisseurs, il en restera encore près de 85 p. 100.

Il serait beaucoup plus facile d'inclure dans la loi des règlements ne concernant que les aéroglisseurs; ce n'est pas bien compliqué. Ces gens de la marine constituent un groupe de personnes ayant beaucoup d'expérience et ce groupe est ici dans cette salle; je suis certain qu'il leur serait possible de rédiger rapidement les règlements convenables sous l'autorité du ministère des Transports sans qu'il soit nécessaire de les inclure dans la Loi sur la marine marchande du Canada.

Nous en avons parlé brièvement dans notre mémoire; il est d'importance, car il pourrait en fait compromettre l'exploitation commerciale de l'aéroglisseur. Nous croyons que l'octroi de permis devrait être du ressort du Fédéral. Les aéroglisseurs pourraient être utilisés en service réservé ou sur des parcours réguliers partout au pays et non dans une seule province; nous espérons aussi pouvoir l'utiliser d'un pays à l'autre. C'est pourquoi nous croyons que l'octroi de permis devrait être réservé au gouvernement fédéral.

Un autre point qui nous intéresse, c'est qu'actuellement, les navires avec lesquels nous sommes en concurrence opèrent sur des voies maritimes et sont exempts de taxes, étant acceptés pour le transport du courrier. Quand l'aéroglisseur entre en compétition avec ces navires, même si leur performance est différente et qu'il est utilisé dans les circonstances différentes, nous croyons quand même qu'il devrait être exempt de taxe et que toute rétroactivité des lois à venir devrait aussi s'appliquer à l'aéroglisseur.

Il semble bien que dans les conditions actuelles, si le projet de loi est adopté tel quel, les véhicules voyageant sur un coussin d'air seront aussi exempts de taxe. Même si nous n'acceptons pas l'actuel projet de loi dans son entier, nous suggérons que dans le cas où il serait adopté, il devrait être rétroactif.

Quand nous avons importé au Canada notre premier aéroglisseur, il n'existait aucun règlement le concernant; ainsi, il avait été classé comme véhicule automobile pour fins de douanes et comme avion pour fins de taxation.

Le sénateur Isnor: Avez-vous eu besoin d'un permis pour le faire entrer au Canada?

M. Jones: Notre compagnie a dû lutter pour obtenir un permis de la Commission canadienne des Transports et il a fallu trois ans pour l'obtenir. Il y avait eu une audience publique à Victoria en 1967 et la décision n'a été connue qu'en mai 1968. Nous sommes allés en appel au sujet de cette décision et la question a été réglée peu après.

La *Pacific Hovercraft* détient un permis de la catégorie no 2 du comité du transport aérien pour son service entre Vancouver et Victoria et celui de Vancouver à Nanaïmo; nous tentons d'en obtenir un semblable pour la région arctique de la Colombie-Britannique.

Le sénateur Isnor: Votre permis de vol est-il valable pour la côte ouest seulement?

M. Jones: Le ministère a des parcours déterminés, mais il est question de reviser les parcours pour les avions nolisés.

Le président: Monsieur Jones, avant d'aller plus loin; je croyais que vous ne deviez discuter que de la législation fédérale concernant les aéroglisseurs. Le présent projet de loi ne traite que très brièvement des aéroglisseurs, en ce sens que l'article 1 modifie l'article 2 de la Loi sur la marine marchande du Canada; modification qui n'est certainement pas de bien grande importance. Je vais lire cet amendement; c'est une définition; les véhicules circulant sur un coussin d'air sont définis ainsi dans l'article 1 du bill:

> «(2a) «aéroglisseur» désigne un véhicule conçu pour se maintenir dans l'atmosphère principalement grâce à la réaction, sur la surface de la terre, de l'air expulsé par la machine;»

M. Fortier, est-il exact qu'il n'y a que cette partie du bill qui concerne les aéroglisseurs? D'après M. Fortier, il y a un autre article qui prévoit que d'autres articles de la Loi sur la marine marchande du Canada s'appliqueront aux aéroglisseurs après l'adoption de ce projet de loi. M. Fortier dit que l'article 27 concerne aussi les aéroglisseurs.

Devons-nous comprendre, monsieur Jones, qu'il n'est maintenant question que du projet de loi à l'étude?

M. Jones: C'est notre opinion que ces modifications feront que la Loi sur la marine marchande du Canada aura les pouvoirs nécessaires pour réglementer ou exclure certaines dispositions qui ne concernent pas les aéroglisseurs et, peut-être, en certaines circonstances, en ajouter d'autres qui pourraient être en leur faveur. Nous croyons que c'est là une mauvaise façon de procéder. Il serait préférable d'attendre encore un peu de temps afin que les personnes qualifiées soient en mesure de se prononcer sur ces véhicules. Ces personnes qualifiées, du Canada ou d'ailleurs, pourraient aider à établir des règlements qui s'appliqueraient aux véhicules se déplaçant sur un coussin d'air. Ce qui serait préférable à ce que l'on se propose maintenant de faire.

Le président: Honorables sénateurs, ces remarques au sujet des aéroglisseurs pourraient exiger plus de temps que je l'avais d'abord cru quand j'ai demandé à M. Nelligan et à M. German de se présenter ici ce matin. Je crois qu'il serait important d'entendre aujourd'hui M. Miller qui vient du Royaume-Uni et que nous avons entendu jeudi dernier; il revient de Washington uniquement pour cette audience.

Auriez-vous une idée, monsieur Jones, du temps qu'il vous faudra encore? Remarquez bien que vous pourrez avoir tout le temps nécessaire pour exposer votre cas au Comité. Ce n'est qu'une question de répartir le temps disponible; j'avais d'abord compris qu'il ne s'agissait que de quelques remarques qui n'exigeraient que peu de temps. Autrement, je vous aurais demandé de comparaître un peu plus tard.

M. Jones: Nous ne voulons qu'attirer l'attention du Comité sur l'importance des aéroglisseurs, même si actuellement il n'y en a qu'un seul en service plus celui qui est utilisé par le Gouvernement. Mais il est important d'avoir dès le début une bonne législation et de bons règlements pour régir les activités de ce genre de véhicules.

Nous proposons que rien de définitif ne soit fait avant de bien connaître les possibilités de ces véhicules. Nous en avons un présentement qui fonctionne bien sur un parcours qui présente peu de difficultés. La garde côtière en utilise un au Canada; il y a au ministère des Transports des gens qui en ont étudié les performances et qui, probablement, pourraient en peu de temps fournir des informations utiles. Mais aujourd'hui, il est impossible de vous fournir de telles informations. Il nous est difficile aujourd'hui de discuter de tous ces problèmes parce que nous n'avons eu que cinq mois pour effectuer des expériences et que nous assurons un service commercial que depuis deux semaines. Nous connaissons déjà quelques-uns des problèmes.

Le président: Le point auquel je veux en venir, n'est pas de savoir s'il vous est possible ou non de nous soumettre votre opinion; je voudrais savoir le temps qui vous serait nécessaire pour le faire; M. Miller est ici, nous lui avions promis de l'entendre aujourd'hui. Ce n'est qu'une question d'emploi du temps, monsieur Jones. Dites-moi à peu près le temps qui vous est nécessaire et je demanderai la même chose à M. German; ensuite, nous poursuivrons l'étude de l'autre partie du projet de loi dont nous avons discuté jeudi dernier.

M. Jones: Si cette idée est acceptée par le Comité et avec l'approbation de notre conseiller juridique, nous en resterons là pour le moment.

Le président: Étant entendu que nous acceptons dès maintenant que le mémoire présenté par M. Nelligan sera inclus dans le procès-verbal.

M. Nelligan: Je pense que cela suffit pour le moment. Nous avons distribué un peu de matière à lire sur les aspects techniques de l'aéroglisseur. C'est la brochure avec une couverture verte. A ce stade-ci, nous n'avons rien de plus à dire au Comité. Cependant, au sujet des modifications, comme nous l'avons mentionné, l'article 1 définit l'aéroglisseur; mais, à notre avis, c'est l'article 27 qui nous préoccupe le plus, parce qu'il soumet l'aéroglisseur à tous les règlements subséquents concernant les navires prévus dans la Loi sur la marine marchande du Canada. Il y a aussi l'article 28 qui stipule que les articles 1 et 27 seront en vigueur à une date indéterminée. Apparemment, ceux qui ont rédigé ce projet de loi étaient d'avis que ces points pouvaient attendre. C'était peut-être un moyen de contourner le problème, parce que nous pensons que le temps n'est pas encore venu de décider si l'aéroglisseur est véritablement un navire. Il faudra étudier le cas avant que la Chambre prenne une décision à ce sujet. Monsieur le président, je ne fais que souligner les trois articles qui devront être discutés quand il sera question des aéroglisseurs. Cela étant entendu, il n'est pas nécessaire en ce moment d'en discuter plus longuement.

Le président: Merci. Soyez assuré qu'il n'est pas du tout question de vous imposer le baillon. Vous aurez tout le temps nécessaire pour nous dire tout ce que vous jugerez utile.

M. Nelligan: Un exemple entre autres, prenez ce règlement qui exige que le nom du navire apparaisse au mât; avant cela serait plutôt embarrassant. Nous croyons qu'il serait bien difficile d'utiliser ces véhicules en suivant les règlements qui sont suggérés. Nous recommandons que rien ne soit fait à ce sujet avant que le ministère soit en mesure de décider ce qui conviendrait le mieux à ce type particulier de navire. Il appartient à un groupe distinct tout comme l'avion et nous croyons que le temps n'est pas encore venu de prendre une décision quelconque. Une action trop hâtive pourrait être préjudiciable à un moyen de transport qui est peut-être appelé à rendre de grands services, particulièrement dans les régions difficiles d'accès.

Le président: Monsieur Jones, serait-il possible de compléter votre exposé maintenant?

M. Jones: Monsieur le président, nous avons quelques copies d'une brochure contenant des informations détaillées au sujet de l'aéroglisseur et de l'usage que nous pouvons en faire au Canada. Si vous croyez que cela puisse être utile au Comité, nous serons heureux de vous les laisser.

Le président: Cela pourrait nous être utile.

M. Jones: Ce sont des notes générales sur l'aéroglisseur et sur notre société.

Le sénateur Isnor: Monsieur le président, je voudrais demander à M. Jones où ces aéroglisseurs sont-ils utilisés présentement.

M. Jones: Surtout en Angleterre, en Scandinavie, à Brunéi et à quelques endroits en Alaska. C'est en Angleterre qu'on les utilise depuis le plus de temps; il y en a en service depuis 1963.

Le sénateur Isnor: Un permis est-il exigé ?

M. Jones: Le président nous a dit qu'il y avait ici un monsieur venant d'Angleterre; il pourrait probablement vous donner ce renseignement.

Le président: M. German, vous avez entendu notre dernière discussion; pourriez-vous brièvement exposer votre point de vue, étant entendu que si vous désirez faire un exposé plus complet, le Comité se fera un plaisir de vous accorder plus de temps une autre fois. Nous avons dit plus tôt que M. Miller d'Angleterre doit y retourner et ces autres messieurs sont de Montréal. Nous avions promis que si la chose était possible tout serait terminé avant une heure de l'après-midi. Vous habitez Ottawa, n'est-ce pas?

M. Andrew Barry German, président de Hoverwork Canada Ltd: Oui.

Le président: Vous aurez plus tard l'occasion de nous parler plus longuement qu'aujourd'hui de ce que vous pensez de ce sujet, si cela est nécessaire.

M. German: Merci, Monsieur le président.

Le président: Voudriez-vous donner votre nom et votre titre?

M. German: Je m'appelle Andrew Barry German et je suis président de la société Hoverwork Canada Limitée dont l'adresse est 90, rue Sparks, Ottawa 4.

Monsieur le président, je ne prendrai pas plus de 15 minutes et cela comprend les questions que les membres du comité voudront bien poser. Je m'attends de recevoir dans 10 ou 15 minutes des exemplaires d'un court exposé que j'ai rédigé et que je distribuerai ici.

Le président: Je crois que cela ira bien dans notre horaire de ce matin si nous pouvons traiter entièrement cette affaire dans cette période de temps.

M. German: Monsieur le président et honorables sénateurs, notre compagnie a été constituée en société par une charte fédérale en octobre 1966 pour utiliser des véhicules à coussin d'air, pour en gérer leur utilisation, pour donner des avis et des conseils sur leur emploi au Canada. Nos premières opérations se sont déroulées à Expo '67. Les deux véhicules hovercraft SRN6 que nous avions loués ont effectué 2,700 heures de marche et ont transporté 370,000 personnes. Il s'agissait là d'une affaire purement commerciale. Je crois qu'il vous serait utile messieurs de comprendre les divers travaux qui ont été entrepris, à part ceux qu'entreprend à l'heure actuelle la société de Monsieur Jones.

Vers la fin de 1967, nous avons donné un cours de formation pour le ministère des Transports et nous avons conduit un véhicule hovercraft SRN6 à Fort Churchill (Manitoba) pour y faire une série de tests pour ce même ministère. Aux termes d'un contrat conclu avec ce dernier, nous avons fait des essais en basse température au cours des mois de janvier, février et mars 1968 à partir de Fort Churchill.

En juillet 1968, notre compagnie a effectué une série de tests pour le ministère des Transports avec un aéroglisseur BC7 Terraplane à roues motrices. C'est un véhicule à coussin d'air complètement différent qui est muni de roues motrices conçues pour rouler sur un terrain très mou, comme les chemins d'hiver le sont en été.

De plus, notre compagnie a détaché en permanence auprès du service canadian des gardes-côtes un employé supérieur qui est affecté à la section de rescapage de Vancouver de ce service pour la recherche sur les véhicules à coussin d'air. Notre compagnie joue ce rôle d'organisme de consultation depuis plus d'un an.

De plus, au cours de l'année qui vient de s'écouler, notre compagnie a été engagée comme membre dirigeant d'un groupe de recherche pour réaliser un projet commandé par le conseil national des recherches, les ministères des Transports, de l'Industrie, des Affaires indiennes et du Nord canadien, de l'Énergie, des Mines et des Ressources, la commission des transports du Canada et la commission du développement de l'Atlantique en vue d'étudier les possibilités d'usage et de commercialisation des véhicules à coussin d'air au Canada. Cette étude a été remise en décembre aux organismes officiels participants.

Nos réalisations, qui s'appuient sur une base assez ferme, nous permettent d'exprimer notre opinion sur diverses questions en raison de la diversité de l'expérience acquise sur les aspects technique, opérationnel et économique des véhicules à coussin d'air.

En ce qui concerne la classification actuelle des véhicules à coussin d'air, qui est pour le moment celle qui s'applique à l'aéronef, j'ai eu le plaisir d'apprendre que le bill S-14, destiné à modifier la loi sur l'aéronautique, renferme une disposition qui va modifier la définition d'un aéronef de façon à exclure les engins prenant appui sur le sol ou les véhicules à coussin d'air,–je vous laisse le choix du terme,–de la catégorie des «aéronefs». De fait, cette mesure ressemble à celle qu'a prise l'Organisation de l'aviation civile internationale. Cette dernière a soigneusement redéfini l'aéronef de façon à exclure sans la moindre ambiguïté les véhicules Hovercraft ou à coussin d'air.

Le président: Je crois que le Comité voudrait savoir si vos véhicules se fabriquent au Canada; dans le cas contraire, connaître les pays où ils se fabriquent.

M. German: Les véhicules à coussin d'air construits jusqu'à maintenant, sauf quelques prototypes, l'ont été en Grande- Bretagne, en France et aux Etats-Unis. Aucun n'a encore été construit au Canada.

Le VCA n'a jamais été en réalité un aéronef, mais si la mise au point de ces véhicules est passée au début entre les mains des avionneries c'est parce qu'il existait un besoin de réaliser une structure très légère, un moteur très puissant et de faible poids et d'employer des moyens de propulsion et de conduite aérodynamiques. Il n'y a pas de doute que le VCA va faire appel beaucoup aux techniques de l'industrie de l'aviation mais les éléments en alliage léger et les turbomoteurs, par exemple, sont d'un emploi courant dans le domaine de la marine. Les nouvelles techniques sont mises au point en réponse aux besoins.

Le fait de classer actuellement le VCA dans la catégorie des aéronefs est selon moi, totalement illogique. En réalité, je crois qu'il est très difficile sinon impossible de définir ce que sont les VCA. Il existe plusieurs espèces de VCA. Certains sont de véritables véhicules marins qui déplacent de l'eau comme un navire classique mais qui se servent d'un coussin d'air qui joue le rôle d'un lubrifiant dans l'eau et en accélère la vitesse. Il y a aussi l'engin à coque marine optimisée et déjaugée que vous pouvez voir dans la brochure qui vous a été remise. Ces véhicules ont été conçus pour se déplacer au-dessus de l'eau à une vitesse supérieure à celle de tout autre véhicule de sa taille et de sa puissance. Ils sont munis de dispositifs qui leur permettent de sortir de l'eau et qui en font ainsi un véhicule amphibie. Il y a aussi des véhicules qui avancent au moyen de roues sur des chemins peu propres à la circulation et qui emploient un coussin d'air comme moyen de répartir la charge et d'augmenter le degré de mobilité. Il existe encore de simples plate-formes qui s'élèvent mais qui doivent être propulsés par un véhicule. Si je n'ose pas dire ce que sont les VCA,—et il me paraît peu sage de poursuivre cet aspect de la discussion,—je suis entièrement d'accord avec le point de vue selon lequel ils ne sont pas des aéronefs.

On considère de moins en moins les VCA comme de simple curiosités techniques et il est évidemment nécessaire qu'il existe des règles de base pour guider les utilisateurs, les exploitants, les concepteurs, les inventeurs et, cela va de soi, les représentants de l'État qui ont pour tâche de protéger l'intérêt général. S'il n'existe pas en fait de règles logiques, bien fondées et sensées qui s'appliquent à une nouvelle situation spécifique, le fonctionnaire est alors obligé de se mettre à la recherche de situations à peu près semblables.

Les conséquences d'une telle situation se sont traduites d'une façon frappante dans l'expérience qu'a eue notre société au printemps de 1967. Monsieur Jones, je crois, s'est trouvé dans une même situation, peut-être un peu différente mais tombant dans une même catégorie.

Nous avons d'abord importé deux véhicules comme véhicule à moteur. Ils ont été immatriculés dans le registre des aéronefs civils. J'ai satisfait aux procédures et aux exigences de la Commission des transports aériens en obtenant un permis pour exploiter commercialement un service par air. La Direction de l'aviation civile du ministère des Transports a étudié les qualifications de nos personnels de conduite et d'entretien et a examiné le véhicule, tout comme l'a fait le Bureau d'inspection des navires à vapeur. A ce moment-là, une démonstration pratique a permis d'établir qu'il n'était pas nécessaire d'avoir des ceintures de sécurité pour le départ et l'arrivée. Les agents de conduite ont dû subir un examen et ont reçu des certificats d'opérateurs de véhicule aérien, de véhicule terrestre et de télégraphie en mer. Nos trois terrains d'atterrissage ont été examinés et le certificat délivré atteste qu'ils sont des aéroports agréés bien que les aéronefs ne sont pas autorisés à y atterrir, ce que je suis heureux de dire. Finalement, un permis de voler a été délivré et il a été indiqué à l'endos qu'il était obligatoire de placer à l'extérieur du véhicule deux bouées de sauvetage en liège reliées chacune à une corde de 14 brasses de longuer. Cette condition a été supprimée à la fin . . .

Sénateur Langlois: Et les ancres?

M. German: Nous avions des ancres à un moment donné, monsieur, parce que le règlement nous en faisait une obligation.

Dans l'entre-temps, le directeur du port s'inquiétait avec raison de l'aspect de la sécurité et il nous a fallu démontrer par diverses manoeuvres de sécurité appropriées que nous n'allions pas être une menace à la navigation. Ensuite, au nom de la Commission des ports nationaux, il nous a délivré un permis d'exploiter un service de traverse à l'intérieur du port de Montréal. Le Service de la faune nous a prévenu de conduire nos véhicules en prenant soin de ne pas mettre en danger la vie des oiseaux sauvages vivant sur le plan d'eau où nous conduisions nos véhicules.

Nous avons fini par transporter des passagers payants. Il n'est que juste de mentionner que les fonctionnaires intéressés ont fait de leur mieux pour nous aider et collaborer avec nous et ont fait tous les efforts possibles pour satisfaire aux formalités administratives avec la plus grande diligence. Ils étaient tout à fait disposés à nous écouter présenter nos points de vue et à accepter nos activités pour ce qu'elles étaient, soit des activités à caractère professionnel comportant des règles qui leur étaient propres. Le règlement ordinaire qui était en vigueur n'etait tout simplement pas applicable d'une façon raisonnable et les fonctionnaires ont fait de leur mieux. Je dois dire que les contacts que nous avons eus plus tard avec le gouvernement du Québec n'ont pas été aussi heureux parce que si les aéronefs et les navires utilisant du carburant diesel ne sont pas tenus de verser la taxe sur le carburant, on a envisagé le hovercraft d'un point de vue quelque peu étrange.

Nous utilisions du carburant diesel dans nos turbomoteurs à essence mais l'inspecteur, qui n'avais jamais encore vu un turbomoteur, a déclaré que le taux intégral de la taxe s'appliquait, sous prétexte qu'il s'agissait d'un turbomoteur à essence plutôt que d'un moteur diesel et cela même si le carburant est exempt de la taxe quand il est utilisé dans une autre sorte de vaisseau. Les problèmes que provoque l'usage des choses nouvelles sont plutôt compliquées et parfois paralysantes.

De fait, le ministère des Transports a fait connaître ses vues et intentions au début de 1968 au sujet de la loi qui fait présentement l'objet des délibérations du

comité permanent. Notre compagnie estime que ces modifications constituent une mesure pratique et raisonnable. Lorsqu'un VCA sert à la navigation, en d'autres termes, lorsqu'il circule dans l'eau ou sur l'eau, il doit être classé dans la catégorie des navires; du points de vue économique, il concurrence les navires et, du point de vue général des opérations, il doit être conduit comme un navire. Ce principe ne s'appliquerait pas lorsque le même VCA circule sur le sol; il pourrait être classé dans une catégorie de véhicules à moteur d'une conceptions particulière et dont on trouve nombre d'exemplaires parmi lesquels certains ne sont pas autorisés à circuler sur les grandes routes.

Il me semble que le but de la modification apportée à la Loi sur la marine marchande du Canada n'est pas d'énoncer le fait que les véhicules à coussin d'air sont des navires parce qu'il est évident, quand on pense aux divers modèles de véhicules que je vous ai énumérés, qu'ils ne peuvent pas tous être des navires mais plutôt de classer le véhicule à coussin d'air dans la catégorie des navires lorsqu'ils circulent au-dessus de l'eau. Je crois que c'est bien différent. J'estime aussi que ces véhicules, lorsqu'ils circulent sur l'eau, doivent tomber sous le coup d'une loi existante, tout en tenant compte des changements appropriés qui doivent être apportés dans le règlement d'application de cette loi ou de la nécessité d'adopter un règlement entièrement nouveau parce que je suis d'accord ici avec Monsieur Jones qui prétend qu'il faut de nouveaux règlements.

Si l'on n'a pas réellement pensé que le VCA pourrait jouer un jour un rôle important comme moyen de transport au Canada, cet article ne serait vraisemblablement pas devant le Comité. Pour permettre à la nouvelle plante, plutôt faible à mon sens, de survivre économiquement et de faire un apport, il faudra l'entourer de soins spéciaux sur le plan technique. Je ne veux pas dire que les questions de sécurité et de normes concernant les équipages, par exemple, doivent être traitées avec indulgence mais qu'elles doivent plutôt faire l'objet d'un examen objectif, intelligent et empreint d'une compréhension totale des conséquences des décisions qui seront prises. En ce qui concerne l'aspect économique, difficile à l'heure actuelle, des petits modèles de VCA utilisés pour le transport des passagers, ce serait imposer une charge paralysante que d'exiger arbitrairement la présence permanente d'un mécanicien breveté dans les situations où cela n'est pas nécessaire. Je crois fermement que les fonctionnaires qui seront appelés à rédiger le règlement que le gouverneur en conseil a le pouvoir d'édicter en vertu de l'article 712A du projet de modification de la loi ont bien conscience des soins qu'ils devront y mettre et de la justesse du jugement qu'ils auront à exercer.

Nous nous demandons avec une certaine inquiétude, cependant, si les fonctionnaires chargés de ces nouvelles tâches auront aussi à leur disposition les moyens de les accomplir. Chaque problème qui se posera sera nouveau. Il devra être résolu par des spécialistes ayant la formation et l'expérience voulus et non pas seulement par de simples fonctionnaires puisque les précédents qui seront posés auront des effets profonds.

Il se prendra des décisions par règlement qui toucheront la conception des véhicules et influeront sur leur aspect économique. Les concepteurs, les constructeurs et les exploitants ne peuvent pas attendre indéfiniment qu'une décision soit prise. Ils doivent pouvoir communiquer leurs problèmes à des spécialistes compétents dans la Fonction publique qui sont en mesure de consacrer tout leur temps à la question.

Les décisions prises par les inspecteurs de navires et les inspecteurs de l'équipement et de l'outillage de chargement doivent nécessairement avoir des effets à court et à long terme. Les bonnes intentions sont insuffisantes. Les inspecteurs doivent être qualifiés et expérimentés dans ce domaine spécifique pour pouvoir s'acquitter de leurs tâches relatives aux VCA.

Pour conclure, Monsieur le président, notre compagnie croit que l'intérêt général sera bien satisfait à ce stade-ci en commençant par appliquer les articles de la Loi sur la marine marchande du Canada, figurant dans le bill S-23 aux véhicules à coussin d'air servant comme engin de navigation.

Deuxièmement, en conservant une souplesse qui permette de ne pas assimiler économiquement l'utilisation des VCA à celle des avions tant et aussi longtemps qu'il n'aura pas été prouvé que la chose est nécessaire.

Troisièmement, en encourageant la croissance de l'industrie des VCA par la mise en place des personnels et des budgets nécessaires aux ministères et aux agences appropriés du Gouvernement pour qu'ils soient en mesure de traiter rapidement et avec compétence les questions concernant les VCA.

A ce propos, je recommande que la partie VII de la loi soit revisée de façon à exiger que le Bureau d'inspection des navires comprenne au moins un membre qui est titulaire d'un certificat du président attestant sa compétence dans le domaine des VCA et que les inspections des VCA se fassent seulement par des personnes ayant les qualifications voulues.

Le même raisonnement s'applique à l'inspection de l'équipement-radio et de l'outillage de chargement qu'exige la Loi sur la marine marchande du Canada.

En résumé, Monsieur le président, notre compagnie estime que le bill S-23 est prudent et raisonnable mais elle demande instamment qu'une aide plus que verbale soit donnée aux VCA. Les mécanismes administratifs

des ministères et des agences du gouvernement doivent être pourvus des moyens auxiliaires voulus pour résoudre les nouveaux problèmes qui vont se poser. Le degré nécessaire de compétence et d'expérience professionnelles à acquérir ne devrait pas entraîner des dépenses bien considérables et c'est là la meilleure assurance qui existe pour éviter que ne meure le VCA d'un étranglement administratif.

Le président: Merci, Monsieur German. Avec votre permission, honorables sénateurs, je vais proposer que nous remettions à plus tard la communication que Monsieur Fortier doit faire au sujet de l'hovercraft. Je suppose que M. German, et peut-être M. Nelligan, sera ici lorsque Monsieur Fortin traitera de cette question. Je dois faire remarquer que je ne prévoyais pas que cette question serait aussi longue qu'elle l'a été et c'est pourquoi j'ai permis à ces messieurs de prendre la parole au début de la réunion.

Honorables sénateurs, êtes-vous d'accord pour que nous entendions l'autre témoin qui va traiter de la question de la pollution, soit les dispositions 23 et 24?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci. Il va sans dire que nous entendrons d'abord Monsieur MacGillivray et que nous entendrons ensuite les communications des autres personnes présentes.

M. R. R. MacGillivray, chef de la Direction des règlements de la marine, au ministère des Transports: Merci, Monsieur le président. Honorables sénateurs, je m'appelle R. R. MacGillivray et je suis Chef de la Direction des règlements de la marine, au ministère des Transports. C'est cette direction qui est chargée de l'exécution de ces articles de la loi. Elle est chargée de l'exécution de la plupart des dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada, y compris des articles qui seront modifiés par le présent bill.

. A une réunion qui s'est tenue il y a une semaine, des interventions ont été faites à propos de certaines questions mais je crois savoir que vous préférez que je m'en tienne à ce moment-ci aux dispositions 23 et 24. Je ferai des commentaires sur quelques-unes des interventions qui ont été faites.

Quant à la disposition 24, je dois dire que je m'attendais de voir la réunion se dérouler autrement et j'avais pensé que l'on m'entendrait avant les témoins représentant l'industrie.

Dans mes observations introductives concernant cette disposition, j'avais l'intention de dire que nous nous proposions de devancer certaines critiques en proposant une modification à la disposition 24 à la page 15 dans l'article 495D, paragraphe (d). En ce qui concerne cette disposition, la première critique qu'on a faite était que les loueurs étaient rendus responsables de l'enlèvement de l'épave et de l'huile répandue et que la personne chargée du navire était responsable.

Après les représentations qui nous ont été faites à la suite de la première lecture du bill, nous nous sommes rendu compte que nous aurions dû indiquer clairement que le loueur auquel nous pensions était le loueur faisant l'objet de la cession, c'est-à-dire celui qui est responsable de la navigation du navire, le loueur qui prend charge du navire, qui engage le capitaine et l'équipage et à qui ces derniers sont responsables.

D'autre part, nous avons reconnu qu'il était ridicule de rendre le capitaine responsable pour des réclamations qui pourraient être très élevées.

En rendant le capitaine responsable, je me permets de dire que nous ne faisions qu'adopter le libellé de la Loi sur la protection des eaux navigables qui traite du droit du ministre d'enlever une épave qui constitue un obstacle à la navigation et de recouvrer les frais après l'enlèvement. Dans cette loi, il est stipulé que le recouvrement peut se faire du propriétaire directeur, du capitaine ou de la personne chargée du vaisseau au moment où il a coulé ou fait naufrage.

Nous suivions un précédent lorsque nous y avons inclus le capitaine parmi les personnes pouvant être tenues responsables. Comme je l'ai dit, nous sommes disposés à apporter au moment où cette disposition sera mise à l'étude une modification prenant la forme d'un nouveau paragraphe (d) comme article 495D où sera supprimée la référence au capitaine et qui va éclaircir le point en disant que seul le loueur ayant la responsabilité de la navigation du vaisseau est redevable à la couronne des frais entraînés par l'enlèvement d'une épave ou le nettoiement de l'huile répandue.

Lorsque Monsieur Brisset, a témoigné devant nous je crois qu'il a dit croire que nous avions déjà préparé une telle modification.

Monsieur le président, il y a deux objections principales qui ont été soulevées à propos de la disposition 24. La première porte que l'article 495D renferme une disposition rendant le propriétaire totalement responsable des frais d'enlèvement d'une épave et du nettoiement et d'autres mesures préventives. Tous ceux qui ont témoigné à propos de cette disposition ont soulevé des objections. Je crois devoir dire qu'en insérant cet élément nous ne faisions rien de neuf. La même disposition se retrouve dans la Loi sur la protection des eaux navigables. Si un navire fait naufrage et qu'il constitue, en fait ou en puissance, un obstacle à la navigation, obstacle en puissance selon l'avis du Ministre, le Ministre a alors le droit d'enlever l'épave aux frais du propriétaire et de déduire de ces frais le produit de la vente du vaisseau naufragé.

M. E. Russell Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire: Vous souvenez-vous du numéro de l'article?

M. MacGillivray: Les articles de la Loi sur la protection des eaux navigables sont l'article 14, qui autorise le ministre à déplacer l'épave si elle reste là durant plus de 24 heures, et l'article 16, qui est l'équivalent du présent article 495D et qui permet le recouvrement des frais.

Le secrétaire-légiste: Mais ceci n'a aucun rapport avec la pollution.

M. MacGillivray: Non. Ceci concerne une épave qui entrave la navigation. Il arrive de temps en temps que nous soyons dans l'obligation de nous prévaloir des dispositions de cet article et, parfois au prix de frais considérables, de déplacer l'épave qui entrave la navigation.

Nous ne pouvons pas utiliser cette disposition à l'égard d'une épave qui, sans entraver la navigation, est une cause de pollution par le pétrole ou d'autre façon, ou constitue une source latente de pollution. C'est évidemment la raison de cette disposition. Au cours des pourparlers internationaux auxquels il a été fait allusion relativement à la façon d'aborder les questions de pollution massive, pourparlers qui furent occasionnés par l'incident du *Torrey Canyon*, il a été avancé, il est vrai, que la limitation de la responsabilité devrait être concomitante en cas de responsabilité absolue, et cela s'est appliqué également à d'autres pourparlers internationaux. Ainsi, en 1961 et 1962 eut lieu une conférence internationale relativement à la responsabilité des exploitants de navires nucléaires, et nous avons là, je crois, le premier exemple où, à la suite d'entretiens internationaux relativement à des ententes internationales sur des cas de cette nature, il fut convenu que l'entière responsabilité incomberait aux propriétaires du navire, pour la bonne raison que c'est là qu'il est le plus facile d'assurer et de mettre en vigueur les exigences de l'assurance.

Touchant la limitation de la responsabilité, nous avons, je crois, entendu toutes les parties, selon lesquelles il faudrait que la loi prévoie des limitations de responsabilité. Mais voici que la Loi sur la protection des eaux navigables ne contient aucune disposition relativement à la responsabilité du propriétaire du bateau. La Canada n'est pas le seul dans ce cas; la loi du Royaume-Uni comporte, à ma connaissance, ceci de particulier que le déplacement d'une épave ne compte pas parmi les matières au sujet desquelles le propriétaire d'un navire peut limiter sa responsabilité. Si nous n'avons pas incorporé cette disposition, c'est afin de nous conformer aux prescriptions de la loi actuelle quant au déplacement des épaves.

On a avancé qu'il devrait y avoir limitation de responsabilité, étant donné que la responsabilité illimitée n'est pas assurable à ce titre. C'est ce qu'a soutenu M. Brisset dans son plaidoyer, puis M. Miller, mais ceci supposerait qu'il existe un droit de limiter la responsabilité à ce chiffre. La limitation de la responsabilité est un concept avec lequel les honorables sénateurs ici présents ne sont peut-être pas tous familiers. Ce concept est exclusif à la loi relative aux navires et aux propriétaires de navires. L'article de la Loi sur la marine marchande du Canada comporte une disposition qui permet au propriétaire d'un navire de limiter sa responsabilité et précise que, s'il est trouvé coupable de dommages occasionnés par l'exploiration de son navire et le transport de marchandises et de voyageurs, et s'il est trouvé coupable . . . .

Le président: C'est-à-dire par suite de négligence?

M. MacGillivray: Oui, par suite de négligence, et s'il est trouvé coupable par suite de négligence, il peut alors s'adresser aux tribunaux afin de limiter sa responsabilité. Ainsi, s'il a causé pour un million de dollars de dommages et que son navire jauge, par exemple, moins de 300 tonnes, il peut alors s'adresser au tribunal pour en obtenir une ordonnance limitant sa responsabilité, et le tribunal la lui accordera, et sa responsabilité se trouve ainsi limitée à quelque chose comme $66,000 ou $65,000, et toutes les personnes ayant subi des blessures devront accepter ce montant comme compensation à leurs réclamations en dommages.

Le sénateur Langlois: Et s'il n'y a pas eu négligence de sa part?

M. MacGillivray: Ceci a trait seulement à sa responsabilité découlant de la négligence de ses serviteurs ou agents.

Le président: Lorsque vous dites que sa responsabilité peut être limitée par le tribunal, donnez-vous au mot limitée le sens de «réduite»?

M. MacGillivray: Le montant qu'il doit payer est diminué. C'est une limitation de l'étendue de sa responsabilité.

Le sénateur Kinley: Quelle différence y a-t-il entre un navire à personnalité civile et un navire appartenant à des actionnaires, en soixante-quatrièmes?

M. MacGillivray: C'est la responsabilité du ou des propriétaires. S'il y a 64 propriétaires de 64 des 64 parts, la responsabilité globale des 64 propriétaires se trouve être également la limite de responsabilité de ce navire.

Le sénateur Kinley: Et chaque propriétaire est responsable?

M. MacGillivray: Chaque propriétaire est seulement responsable. . . , je ne saisis pas très bien le sens de votre question, monsieur le sénateur.

Le sénateur Kinley: Une société constituée, c'est une autre personne, n'est-ce pas?

M. MacGillivray: En effet.

Le sénateur Kinley: Prenez un navire dont la valeur a été divisée en soixante-quatrièmes, et chacun achète une part, sans pour autant avoir aucune part réelle à la direction, il doit y avoir une différence entre ces deux navires. L'un a une personnalité civile, tandis que l'autre appartient à 64 personnes.

M. MacGillivray: Je ne sais trop, monsieur le sénateur, si vous parlez présentement de la difficulté à prouver la négligence de la personne concernée.

Le sénateur Kinley: Je songeais au vieux débat sur le franc or et de quelle façon il s'appliquerait dans ce cas. La responsabilité individuelle d'un propriétaire est importante; elle influe sur la façon de régler le litige.

M. MacGillivray: Que votre navire soit la propriété d'une compagnie ou d'individus détenant 64 parts, ou d'un nombre d'individus s'élevant jusqu'à 64, possédant des parts individuelles ou des groupes de parts, il faut que la responsabilité du propriétaire soit fondée sur une faute, sur la faute de ses serviteurs.

Le sénateur Kinley: Naturellement.

M. MacGillivray: Et maître et équipage sont les serviteurs des propriétaires, peu importe qu'il y ait plusieurs propriétaires ou une seule compagnie ou une seule personne.

Le sénateur Kinley: Oui, je sais, mais supposons que je possède le soixante-quatrième d'un navire et que je veuille faire la pêche ou autre chose, et que bon nombre de gens du district détiennent également un soixante-quatrième, et il y a un directeur-propriétaire qui à toutes fins pratiques dirige le navire et agit comme agent, si ce navire se trouve par hasard être cause de dommages, il est très important que l'actionnaire soit au courant de sa responsabilité.

M. MacGillivray: M'est avis que nous nous éloignons un peu de la question de limitation, mais je peux vous dire que sa responsabilité correspond à un soixante-quatrième du montant.

Le sénateur Kinley: Mais dans le cas d'une société à responsabilité limitée, nous abordons un cas de limitation. Nous avons une société à responsabilité limitée. Tout ce qu'elle possède, c'est le navire. On ne peut pas, dans le cas d'une société à responsabilité limitée, tenir ses actionnaires responsables?

M. MacGillivray: Non, c'est vrai.

Le sénateur Kinley: Vous parliez de pollution et vous avez mentionné le capitaine. Nous avons déjà débattu la chose. Nous avions ajouté 50 milles, et je crois que vous aviez porté la limite à 100 milles, et l'Angleterre l'a poussée jusqu'à 1,000 milles. Si le capitaine ne peut être tenu responsable de la pollution causée en mer, il n'est pas maître à bord. Il devrait être tenu responsable lorsqu'il jette à la mer, cendres, pétrole et autres déchets. C'est une tâche qui lui revient.

M. MacGillivray: Ceci naturellement découle de l'article 23 . . .

Le sénateur Kinley: Je compte revenir sur cet autre article.

M. MacGillivray: . . . en vertu duquel on a établi des règlements qui n'ont rien à voir avec la responsabilité pour dommages, mais qui imposent plutôt une amende au propriétaire et au capitaine du navire.

Le sénateur Kinley: Et en vertu de cet article le capitaine est responsable?

M. MacGillivray: En effet.

Le sénateur Kinley: La nouvelle loi le relève-t-il de cette responsabilité?

M. MacGillivray: Non, le nouveau projet de loi le soustrait à la responsabilité qui lui serait imposée automatiquement du fait des termes actuels, et sans qu'il y ait faute de sa part. S'il est lui-même fautif, alors il est responsable.

Le sénateur Kinley: S'il est fautif, que faites-vous? Les assureurs prétendent qu'il n'est pas dans les habitudes de l'assurance de verser des compensations lorsqu'il n'y a pas faute.

M. MacGillivray: Non.

Le sénateur Kinley: Et je crois qu'ils ont raison.

M. MacGillivray: Oui. Donc, messieurs les sénateurs, touchant cette question de limitation de la responsabilité, la chose importante à mon avis, c'est qu'il s'agit

d'un concept de vieille date. La loi britannique s'en réclame depuis plus de 200 ans, et il s'est appliqué au Canada depuis son incorporation dans la loi britannique. Au début, la limitation se traitait au sein même de la confrérie maritime. Un propriétaire ne pouvait alors limiter sa responsabilité qu'en fonction de sa cargaison. A la suite de modifications apportées au cours des quelque 200 ans écoulés depuis l'apparition de ce concept, il put limiter sa responsabilité, tant pour les voyageurs qu'il transportait que pour les marchandises à bord, et plus tard limiter sa responsabilité aussi bien envers le propriétaire d'un autre navire qu'il aurait pu endommager qu'envers les propriétaires de la cargaison et les voyageurs à bord d'autres navires.

Voilà donc l'historique de la limitation de la responsabilité jusqu'en 1957. A cette époque, le voyage était traité comme une entreprise dans laquelle le propriétaire de la cargaison, le voyageur, le propriétaire du bateau et le capitaine avaient un intérêt commun, et cette disposition toudant la limitation de la responsabilité s'expliquait assez bien. En 1957, lors d'une conférence internationale tenue à Bruxelles, la portée de cette limitation fut considérablement accrue. Alors qu'à cette époque un propriétaire de bateau ne pouvait bénéficier que de la limite susmentionnée, il peut maintenant (et c'est une disposition qui fut incorporée dans notre loi en 1961 par suite d'une modification à la Loi sur la marine marchande du Canada, et à laquelle le sénateur Kinley a fait allusion jouir d'une limite non seulement contre le propriétaire de la cargaison à bord de son navire et contre le propriétaire de l'autre navire, mais également contre toute personne victime de dommages causés par son navire.

Le secrétaire-légiste: Avez-vous le numéro de l'article?

M. MacGillivray: L'article 657 et les articles suivants de la Loi sur la marine marchande du Canada. Comme je l'ai mentionné, le propriétaire, en vertu des dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada concernant la responsabilité, le propriétaire ne peut pas bénéficier d'une limite en ce qui a trait à sa responsabilité touchant les frais occasionnés par le repêchage de l'épave. C'est une disposition que nous n'avons pas incorporée. A propos, le Canada a adhéré à cette convention, d'après ce qu'a dit M. Brisset. Cela n'est pas tout à fait vrai. Nous n'avons pas souscrit officiellement à cet accord, même si nous avons appliqué ses dispositions par le biais de la modification apportée en 1961 à la Loi sur la marine marchande du Canada.

C'est dans la perspective de cet arrière-plan qu'il faut envisager la situation actuelle. Le capitaine Hurcomb (et d'autres l'ont appuyé) a monté en épingle l'importance des réclamations susceptibles d'être entreprises contre les propriétaires maritimes. Par exemple, le spectaculaire déversement de mazout qui s'est produit tout récemment au large de Santa Barbara (Californie) était de l'ordre de 500 barils d'huile par jour, selon l'estimation des gardes-côte des États-Unis. Étant donné que ce déversement a duré onze ou douze jours, on arrive à un chiffre d'environ 6,000 barils de mazout. Cet accident fut suivi de réclamations qui sont sans doute exagérées mais qui s'élèvent globalement à plus d'un milliard de dollars pour dommages à la propriété côtière. Par contre, l'incident du *Torrey Canyon* qui a amorcé ce débat international visant à la conclusion d'un accord international sur la responsabilité et sur sa limitation, a entraîné le déversement d'une plus grande quantité de mazout, mais des dommages moins élevés. Le *Torrey Canyon* transportait probablement 500,000 barils de mazout, dont 40 p. 100 s'est échappé. Autrement dit, le *Torrey Canyon* a perdu environ 200,000 barils de mazout, et le coût du nettoyage et des dommages y afférents s'est élevé à un peu moins de 10 millions de dollars. Donc, 200,000 barils de mazout ont causé pour 100 millions de dommages, alors que les 600,000 barils de mazout s'échappant du puits de pétrole au large de Santa Barbara ont causé pour plus de 2 milliards de dollars de dommage. Vu la gravité bien supérieure du dommage causé à Santa Barbara, il est impossible de prévoir l'importance des dommages résultant éventuellement d'accidents analogues.

Le B.A. Peerless, qui trafique sur les Grands lacs, transporte environ 128,000 barils. Le Capitaine Hurcomb a montré dans quelle situation se trouverait la *Gulf Oil Corporation,* propriétaire de ce navire, si celui-ci devait jamais laisser couler son mazout dans nos eaux intérieures à la suite d'une avarie. En introduisant cette loi, nous songeons aux gens touchés par un tel accident. Rappelons que, jusqu'à l'année dernière, un navire de tonnage comparable à celui du *Torrey Canyon* et transportant presque autant d'huile, faisait escale au port de Halifax. De plus, en 1970, le port de Canso recevra des navires d'un tonnage réel de 312,000 tonnes, dont le pont est assez vaste pour contenir trois terrains de football; or, ces pétroliers transporteront leur cargaison à l'intérieur de nos eaux, exposant ainsi nos pêcheurs au danger de perdre leurs agrès, tandis que les propriétaires de bateaux et de stations balnéaires risqueront de ne pouvoir exploiter leurs stations durant de longues périodes. Que l'on autorise la limitation de responsabilité, et ce sont ces gens qui en souffriront.

Il a été dit que cette mesure législative est prématurée. Il faut rappeler ici certaines donnés historiques. Il y a environ quatre ans une péniche-pétrolière coulait à Howe Sound, près de Vancouver, dans un peu plus de 600 pieds d'eau. Le propriétaire, se rendant compte qu'il ne serait pas économique de la récupérer, nous

informa, après l'enquête, qu'il ne repêcherait pas la péniche. Le gouvernement fut assailli de plaintes portant que le pétrole faisait son chemin vers la surface et que l'épave pourrait en libérer tôt ou tard de grandes quantités. La péniche en question, dont j'oublie les dimensions exactes, transportait moins de 5,000 tonnes de pétrole. La profondeur de l'eau rendait le renflouage très difficile; à tout événement, le gouvernement, prit l'initiative, sans y être le moindrement obligé, de renflouer la péniche et d'en débarrasser les eaux au coût d'un demi-million de dollars.

C'est à la suite de cet incident que le gouvernement résolut d'incorporer à la Loi sur la marine marchande du Canada les modifications actuelles, et non à la suite de l'incident du *Torrey Canyon.*

Le sénateur Langlois: Qu'il me soit permis d'interrompre. Vu qu'il a abordé la question du dommage causé par le *Torrey Canyon*, le témoin pourrait-il dire au Comité quelle serait la limitation de la responsabilité du propriétaire, c'est-à-dire des propriétaires du *Torrey Canyon,* si la limitation permise par les règlements actuels s'était appliquée auxdits propriétaires?

M. MacGillivray: Je ne possède pas de chiffres exacts à cet égard, monsieur le sénateur, mais à première vue je dirais qu'en vertu de la loi actuelle, la limitation s'établirait à environ 2.7 millions de dollars.

Le sénateur Flynn: Monsieur le président, me serait-il permis d'interrompre? Si l'on ne permet pas la responsabilité dans ce cas, d'après le témoin, c'est en raison de l'étendue considérable des dommages causés à la propriété côtière. Pourrais-je lui faire observer que le libellé même de l'amendement enlève à une tierce partie tout recours contre le propriétaire, à moins de prouver que celui-ci est fautif, ou à moins que le gouvernement n'entreprenne lui-même l'opération de nettoyage. De plus, si son argument autorise à ne pas limiter la responsabilité parce que de tierces parties subissent des dommages, il s'appliquerait également dans tous les autres cas auxquels s'applique actuellement la limitation de la responsabilité.

M. MacGillivray: Il est vrai, monsieur le sénateur, que la répétition de l'incident du *Torrey Canyon* au large des côtes du Canada, causant des dommages à la propriété côtière, à la plage ou autre chose, obligerait le propriétaire à prouver qu'il y a eu négligence; or, advenant que l'ensemble des réclamations contre le bateau s'élève à environ 10 millions de dollars, alors que la limitation de celui-ci est fixée à 2.7 millions de dollars, le propriétaire se rendrait compte qu'il toucherait tout au plus 27 p. 100 du montant de dommages qu'il peut établir.

Le sénateur Flynn: Tandis que si le gouvernement prenait lui-même l'initiative du nettoyage, le plein montant pourrait être recouvré, sans égard à la question de culpabilité?

M. MacGillivray: En effet. En vertu de cette disposition, si le gouvernement estime que la gravité du cas l'oblige à s'en mêler et d'exécuter l'opération de nettoyage, il pourrait certainement se faire rembourser par le propriétaire sans aucune limite.

Le président: Monsieur le sénateur Flynn, auriez-vous l'obligeance de poursuivre avec le témoin le débat touchant la responsabilité juridique réelle concernant le navire qui a coulé à Howe Sound dans 600 pieds d'eau? Je crois que le Comité aimerait en entendre parler.

Le sénateur Flynn: Vous venez, n'est-ce pas, de poser la question.

Le président: En vérité, c'est à vous que j'avais donné la parole, le président préférant garder le silence autant que possible. Je crois, néanmoins, que le Comité y trouvera son profit.

M. MacGillivray: Nous ne savons pas, vraiment, s'il eût été possible d'appuyer une réclamation, même si une personne victime de dommages avait pu appuyer une réclamation. On n'a jamais su pourquoi la péniche avait coulé. Celle-ci se trouvait au bout d'un câble de remorque. Les gens du bateau-remorqueur entendirent un craquement, et la péniche commença de couler. Il devenait très difficile de prouver si l'accident était dû à un défaut inhérent à la péniche. Je n'ai jamais poursuivi l'enquête pour connaître la cause de l'engloutissement, ou si je l'ai fait, je ne m'en souviens plus; mais si nous avions proposé de repêcher l'épave et d'en retirer le mazout, nous n'aurions pas pu présenter de réclamation contre le propriétaire, même s'il y avait eu négligence; toutefois, les gens de la terre ferme auraient pu demander une indemnisation pour dommages à leurs plages, etc., à condition d'établir d'abord la preuve de négligence.

Le président: Donc, le gouvernement n'a présenté aucune réclamation à cette occasion?

M. MacGillivray: Non, aucune. A vrai dire, nous n'avions même pas le droit de nous mêler de ce bateau; il restait toujours entre les mains de son propriétaire. Du point de vue juridique, nous n'avions même pas le droit d'y toucher; il nous fallait nous adresser au propriétaire et obtenir sa permission avant d'intervenir et d'entrer sur sa propriété.

Le président: A-t-on réussi, dans ce cas particulier, à récupérer le pétrole? Qui en est alors devenu propriétaire?

M. MacGillivray: Oui, le pétrole a été récupéré et nous en sommes devenus propriétaire. Avant de procéder au renflouage, nous avions conclu une entente avec le propriétaire de la péniche: tout d'abord, il nous permettait de renflouer la péniche et, deuxièmement, il nous cédait la propriété de tout ce que nous pourrions récupérer, y compris la péniche et sa cargaison, en paiement des travaux de renflouage.

Le sénateur Hollett: Les armateurs peuvent-ils, avant l'appareillage de leurs bâtiments, s'assurer contre de tels accidents, ou bien les primes d'assurance seraient-elles trop coûteuses?

M. MacGillivray: Je crois que certains des témoins que vous entendrez seraient beaucoup plus qualifiés que moi pour répondre à cette question.

Le sénateur Flynn: Pourrais-je en déduire que le témoin commence à avoir des doutes quant au bien-fondé ou au principe de la limitation de la responsabilité?

M. MacGillivray: Je peux vous répondre ceci, sénateur Flynn; comme le Ministre des Transports l'a annoncé, nous avons entrepris une révision complète de la Loi sur la marine marchande du Canada, afin d'adapter ses dispositions aux conditions actuelles. Pour mener cette révision à bonne fin, le ministère examine chaque disposition de la loi, en évalue le fondement et les objectifs, et s'efforce de déterminer si ces dispositions répondent aux conditions actuelles. Nous suivrons le même processus lorsque viendra le temps d'étudier les dispositions relatives à la limitation de la responsabilité.

Le sénateur Flynn: Vous aurez déjà entamé cette modification, puisque vous aurez alors supprimé cette limitation de la responsabilité.

M. MacGillivray: Je dois préciser que, si nous avions entrevu la possibilité d'un incident comme celui qu'a provoqué le naufrage du *Torrey Canyon*, de même que la tenue subséquente de réunions internationales afin d'élaborer des lois internationales s'appliquant à des cas du genre, il est fort possible que nous aurions retardé la mise en vigueur de cette mesure. Cependant, nous nous étions déjà engagés dans cette voie, et les autorités gouvernementales ont décidé de sanctionner cette mesure.

Le sénateur Flynn: Ce que je propose est que vous promulguiez le principe que renferme le nouvel article 495D tout en conservant le principe de la responsabilité limitée. Vous êtes en train de supprimer ce principe, et je me demande si cette mesure ne constitue pas la première étape vers l'élimination totale de toute limitation de la responsabilité.

M. MacGillivray: A mon avis, on ne devrait pas parler de la suppression de quoi que ce soit; en réalité, nous nous trouvons à imposer une certaine responsabilité et, sous sa forme actuelle, le projet de loi n'accorde aucune limitation de responsabilité.

Le sénateur Burchill: Avant l'institution de cet article, qu'est-ce qui autorisait les officiers de port ou les autorités locales à obliger les armateurs à réparer les dégâts causés par le mazout ou toute autre substance déversée par leurs navires dans les eaux portuaires?

M. MacGillivray: Habituellement, quand les eaux portuaires ont été souillées, surtout quand les dégâts ont été causés lors du chargement ou du déchargement d'un pétrolier ou lors du ravitaillement en mazout d'un navire, les entreprises pétrolières n'hésitent pas à assumer leurs responsabilités et à entreprendre les travaux de nettoyage sans attendre d'y être poussée par le ministère ou par tout autre organisme. De même, la majorité des propriétaires de navires qui, par négligence ou par accident, ont déversé dans nos eaux du pétrole ou des résidus de mazout se mettent immédiatement à l'œuvre pour limiter les dégâts et procéder au nettoyage.

A l'heure actuelle, en vertu de l'article que modifiera la clause antérieure, la clause numéro 23, certains règlements interdisent la pollution; toutefois, la Loi sur la marine marchande du Canada ne comporte aucune disposition relative à la réparation des dégâts. Il s'agit donc simplement d'une responsabilité qu'on impose sous peine de sanctions, mais nous avons entamé, depuis la mise en vigueur de cette disposition, quelque 90 poursuites, à raison d'à peu près 10 poursuites par année, bien que je ne sois pas certain de l'année exacte où la disposition a été mise en vigueur. Cependant, même dans les cas où les armateurs ont été l'objet de poursuites, ils ont immédiatement entrepris de remédier aux dégâts.

Le sénateur Burchill: C'était donc cet article de la Loi sur la marine marchande qui permettait à l'officier du port ou aux autorités compétentes de prendre des mesures?

M. MacGillivray: Non, si l'officier du port entreprend les travaux de nettoyage, il agit alors, selon moi,

à titre de volontaire, tout comme nous l'avons fait lors du renflouage de la péniche chargée de pétrole qui a coulé à Howe-Sound.

Le sénateur Burchill: Cependant, la responsabilité de l'armateur n'est pas impliquée à l'heure actuelle?

M. MacGillivray: C'est exact.

Le sénateur Burchill: Il n'assume donc aucune responsabilité?

M. MacGillivray: L'armateur serait responsable vis-à-vis des personnes lésées s'il était dans sont tort, c'est-à-dire s'il y avait eu négligence.

Monsieur le président, tous les représentants de l'industrie qui ont témoigné devant le Comité ont été unanimes à proposer que le gouvernement retarde la mise en vigueur de cette disposition, ou du moins de l'article 495D qu'il se propose d'y inclure, jusqu'à ce que nous voyions les résultats des débats qui se poursuivent actuellement à l'échelle internationale. Ces débats, on le sait, ont été entamés par suite de l'affaire du *Torrey Canyon*. L'Agence internationale consultative de la navigation maritime (AICNM) a immédiatement commencé à examiner tant les problèmes techniques résultant du déversement dans la mer de grandes quantités de pétrole que les problèmes juridiques connexes, telles que les questions relatives au droit des pays littoraux d'arraisonner un navire hors de leurs eaux territoriales, ce qui irait probablement à l'encontre du principe reconnu de la libre navigation. Voilà l'un des aspects, l'autre étant celui de la responsabilité de l'armateur pour la pollution et de la limitation de cette responsabilité.

Il y a très peu de temps, les gouvernements du Royaume-Uni et de la Norvège se sont donnés la peine d'informer les autorités de notre ministère qu'ils remettaient eux-mêmes à plus tard l'introduction de toute mesure à ce sujet, afin de prendre d'abord connaissance des résultats des négociations internationales. Les représentants de ces deux gouvernements nous ont cependant affirmé qu'ils ne désiraient exercer aucune pression sur le Gouvernement canadien, mais simplement l'aviser qu'ils ne prendraient aucune mesure avant de connaître les conclusions de ces consultations internationales qui, tout le monde l'espère, devraient prendre fin au mois de novembre de cette année.

Nous avons également appris que le gouvernement de l'Afrique du Sud, qui avait présenté un projet de loi à son parlement à ce sujet, en avait reporté l'examen par suite de certaines représentations.

Les représentations que l'on a faites au ministère la semaine dernière ont été portées à l'attention du ministre. Or, le ministre ne m'a transmis aucune directive à ce sujet; je ne suis donc pas à même de recommander la remise de cette affaire.

Le sénateur Flynn: Avez-vous soumis cette question au ministre?

M. MacGillivray: Oui, nous en avons référé au ministre.

Le sénateur Flynn: C'est donc à lui que nous devrions nous adresser.

Le président: J'allais vous faire remarquer, Messieurs, que M. MacGillivray semble en être arrivé au nœud de la question au cours des dernières minutes. Je me proposais, jusqu'ici, de lui demander s'il s'était prononcé publiquement sur la question de retarder l'institution de cette loi, à l'exemple des autres pays dont il nous a rapporté l'attitude à ce sujet.

Par conséquent, il conviendrait peut-être de décider si nous devrions demander au ministre de témoigner devant nous à ce sujet.

Je voudrais simplement vous rappeler l'hypothèse que M. Miller, de même que d'autres personnes, il me semble, nous a fait envisager l'autre jour, c'est-à-dire la situation dans laquelle le Canada se placerait vis-à-vis des États-Unis en instituant dès maintenant des lois s'appliquant aux Grands lacs et au Saint-Laurent, frontières naturelles entre nos deux pays. Que se passerait-il si nous légiférions immédiatement à ce sujet et que les États-Unis décidaient d'attendre? Les membres du comité aimeraient-ils s'attaquer à cette question avant le témoignage de M. Miller et des autres?

Le sénateur Flynn: Voilà, il me semble, la première question à étudier. Si le ministre déclare qu'il envisage de remettre la promulgation de ces lois, le problème s'en trouvera réglé pour le moment.

Le président: Je suis tout à vous, Messieurs.

Le sénateur Denis: Il serait inutile de convoquer le ministre avant qu'une décision ne soit prise. Je suppose que le ministère en sera alors mis au courant. M. MacGillivray a précisé que le ministre avait pris connaissance de l'affaire, mais qu'il n'avait encore donné aucune directive.

Le sénateur Flynn: Il se peut qu'il n'ait aucune directive à donner maintenant, mais qu'il veuille nous faire part de ses vues.

Le sénateur McElman: Pourrais-je poser une question au témoin, monsieur le président?

Le président: Certainement.

Le sénateur McElman: Si j'ai bien compris, le gouvernement ne peut juridiquement entreprendre des travaux de nettoiement. Est-ce exact?

M. MacGillivray: Eh bien, nous sommes évidemment en droit de nettoyer les lieux qui sont notre propriété, mais il nous faudrait demander l'autorisation des intéressés s'il s'agissait d'une propriété privée, je crois.

Le sénateur McElman: Mais, habituellement, le Gouvernement, comme tel n'a aucun recours contre le propriétaire ou le noliseur?

M. MacGillivray: Nous n'avons aucun recours contre eux quand nous intervenons de nous-mêmes pour procéder au nettoiement.

Le président: Vous empiétez sur les droits des particuliers?

M. MacGillivray: Ce n'est pas impossible.

Le sénateur McElman: J'aimerais faire mention d'un cas qui vient de se produire. Je n'ai, cependant, que des renseignements sommaires à ce sujet. Cet événement est arrivé il y a une semaine, ou une dizaine de jours, dans une voie fluviale internationale située entre le Canada et les États-Unis; sa gravité ne saurait toutefois être comparée à celle de l'affaire du *Torrey Canyon*. La voie navigable dont je parle est la rivière Sainte-Croix, qui coule entre le Maine et le Nouveau-Brunswick. Elle a été souillée par ce qu'on affirme être du pétrole. Les caprices du vent et des courants ont entraîné cette nappe de pétrole sur la côte américaine plutôt que sur le littoral canadien. Selon les renseignements que j'ai obtenus, le rivage, dont le nom serait Red Beach, à Calais, a été gravement pollué. On m'a appris qu'il n'y avait eu dans ce secteur qu'un seul navire transportant une substance semblable à celle qui a pollué ce rivage, et que le propriétaire ou le noliseur a nié avoir eu connaissance de cette affaire ou en avoir été responsable.

Je voudrais simplement faire remarquer que ce genre d'incidents arrive fréquemment et qu'il pourrait se produire demain dans les Grands lacs et impliquer un navire de même tonnage que celui dont je viens de faire mention. Il pourrait en résulter des dégâts d'une ampleur très considérable.

J'ai porté ce cas à votre attention parce qu'il me semble être urgent que le Gouvernement donne au ministre le pouvoir d'intervenir en certaines circonstances. On a prétendu qu'une telle intervention serait très arbitraire. Eh bien, il y a des cas où l'intérêt public exige que le ministre soit habilité à agir, surtout quand les personnes impliquées nient toute responsabilité.

Le sénateur Flynn: Dans le cas que vous venez de citer, le Gouvernement n'aurait pu appliquer cette disposition s'il avait été incapable de prouver que la substance venait du navire en question.

Le sénateur McElman: Je vous l'accorde, sénateur. Je ne sais pas si l'on pourrait prouver ce fait dans ce cas particulier, mais, comme je vous l'ai dit, je n'ai encore que des renseignements très sommaires et il n'y avait qu'un seul navire dans le secteur.

Le sénateur Flynn: Des présomptions pèsent donc sur ce navire, en effet.

M. MacGillivray: A ma connaissance, sénateur, il n'y avait qu'un navire dans les parages. On a supposé qu'il avait procédé au nettoyage de ses soutes au cours de son passage dans ce secteur, mais, comme il s'agit d'une péniche traînée par un remorqueur et qu'il n'y avait personne à bord à ce moment-là, cette hypothèse se trouve sans fondement. Nous n'avons pu établir si la nappe de pétrole venait d'un navire ou d'un point quelconque de la côte; d'autre part, nos spécialistes qui ont examiné la plage lundi dernier ont constaté que le degré de pollution était heureusement très faible. De fait, ils ont prélevé des échantillons de ce pétrole, mais ils n'ont pu obtenir d'échantillon assez important pour le comparer au pétrole provenant des soutes et établir si leurs caractéristiques étaient identiques.

Le sénateur McElman: J'ai cru bon de faire état de ce cas afin que les membres du comité se rendent compte que, malgré l'existence de preuves indirectes évidentes, les armateurs peuvent parfois décliner toute responsabilité lorsqu'ils sont convaincus qu'aucune preuve concluante ne pourrait être apportée contre eux.

Le sénateur Hollett: Quelqu'un est-il prêt à se prononcer quant à ces articles de la loi? Apparemment, nous devrons attendre une déclaration du ministre avant d'être fixés à ce sujet.

Le président: J'en arrivais justement à cette question, sénateur Hollett, vu que M. MacGillivray avait donné à entendre qu'il pourrait être en mesure de faire un exposé qui jetterait un peu de lumière sur ce problème. Aimeriez-vous faire une déclaration avant que nous entendions les autres témoins, monsieur MacGillivray?

M. MacGillivray: Je suis désolé, monsieur le président, mais je n'avais pas l'intention de traiter de cette question. D'autres questions ont été soulevées. M.

Brisset a abordé le sujet de l'article 495C et a proposé qu'on apporte une modification permettant à l'armateur de prendre lui-même des mesures correctives sans que le Gouvernement n'intervienne et ne l'empêche d'agir. A ce sujet, d'ailleurs, nous suivons la voie tracée par la Loi sur la protection des eaux navigables, qui autorise le Gouvernement à intervenir, que l'armateur le demande ou non.

Voici de quelle façon nous appliquons la Loi sur la protection des eaux navigables: dès qu'un naufrage se produit, nous avisons immédiatement l'armateur que les dispositions de la loi nous autorisent à renflouer l'épave à moins qu'il ne le fasse lui-même.

M. Hyndman s'est personnellement occupé d'un cas de ce genre, lors du naufrage du *Tritonica* dans le Saint-Laurent, il y a plusieurs années. Les armateurs se sont eux-mêmes occupés du renflouage, à grands frais d'ailleurs; à ma connaissance, ces travaux leur ont coûté bien au-delà de $2 millions, alors que la limite de responsabilité était de beaucoup inférieure à cette somme. Ceci m'amène à préciser que, pendant toutes ces années, ces navires qui ont navigué dans les eaux canadiennes étaient sujets à une responsabilité illimitée. Toutefois, cette situation n'est pas unique en son genre et, à mon avis, elle n'a pas entraîné une augmentation des primes d'assurances ou incité les armateurs à éviter les ports canadiens.

Selon nous, il serait imprudent de restreindre le pouvoir d'intervention du ministre. Dans l'affaire du *Torrey Canyon*, les autorités britanniques ont différé leur intervention pendant assez longtemps, afin de permettre aux armateurs d'envoyer des spécialistes étudier sur les lieux de l'accident la possibilité de renflouer le navire. Ce n'est qu'après un délai de plusieurs jours que le gouvernement britannique est intervenu. Nous croyons que l'intérêt public exige que le Gouvernement puisse juridiquement intervenir sans délai, même si les armateurs s'y opposent. Toutefois, il est évident que nous préférerions que l'armateur s'en occupe lui-même.

Le ministère des Transports a établi un comité ou, si vous préférez, une commission interministérielle formée de représentants des ministères des Pêcheries et de la Défense nationale, entre autres, dont la tâche consistera à élaborer un plan d'action au cas où se produirait un accident tel celui du *Torrey Canyon*. C'est là une innovation. Nous ne savons pas exactement ce que le plan comprendra, mais nous savons qu'il nous faudra obtenir la collaboration d'un grand nombre de ministères, tant au niveau fédéral qu'aux échelons provincial et municipal, de même que celle de l'entreprise privée.

Nous devrons nous entretenir avec les représentants de l'industrie pétrolière et les propriétaires de pétroliers afin de mieux connaître la nature des problèmes auxquels nous pourrions faire face, et nous espérons les amener à participer à l'élaboration du plan. En outre, nous espérons pouvoir, éventuellement, placer à des endroits stratégiques du territoire canadien des groupes de spécialistes prêts à exécuter un plan d'action si une grande nappe de pétrole se répandait sur nos voies navigables; ces groupes comprendraient des experts appartenant à l'entreprise privée.

Lorsque le ministre aurait à décider de l'opportunité d'une intervention gouvernementale comme celle des autorités britanniques lors de l'affaire du *Torrey Canyon*, il consulterait certainement ce groupe local qui, comme je l'ai exposé, comprendrait des représentants de l'industrie pétrolière. Il s'entretiendrait également avec les représentants de l'armateur du pétrolier, et il est certain que le Gouvernement préférerait que le propriétaire du pétrolier ou l'industrie pétrolière prenne les mesures nécessaires, car ces experts ont acquis toutes les connaissances techniques requises pour lutter contre la pollution causée par un déversement massif de pétrole.

Le président: Je vous remercie, monsieur MacGillivray.

Avec votre permission, messieurs, j'aimerais maintenant que nous entendions le témoignage de M. Miller que nous avons eu l'occasion d'entendre jeudi dernier.

Les sénateurs: D'accord.

Le président: Monsieur Miller, auriez-vous l'obligeance de préciser à quel titre vous témoignez devant ce comité, afin que nous inscrivions ces renseignements au compte rendu?

M. Peter N. Miller (directeur de la Thomas Miller Insurance Limited of London): Je me nomme Peter N. Miller et je suis directeur de la *Thomas Miller Insurance Limited of London*. Je témoigne devant ce comité au même titre que la semaine dernière, en qualité de représentant des principales sociétés d'assurances maritimes. Le groupe que je représente, assure comme je l'ai expliqué aux honorables sénateurs la semaine dernière, de 70 à 80 pour cent du tonnage mondial. Je m'adresse donc à vous en qualité d'assureur, et non en tant qu'avocat. Je crois que les éminents juristes présents ici sont beaucoup plus qualifiés que moi pour répondre aux questions juridiques très intéressantes qu'a soulevées M. MacGillivray. Je vous serais toutefois très reconnaissant, monsieur le président, si vous me permettiez de présenter le point de vue des assureurs sur quelques-uns des sujets dont M. MacGillivray a traité.

Je crois, monsieur le président, que M. MacGillivray n'a en effet nullement commenté la portée de l'assurance dont je vous ai parlé la semaine dernière.

Ainsi que je l'ai dit, j'espère vraiment que ma fonction n'est pas de vous dire quelles lois vous devriez adopter, ni même de vous proposer de les reporter à plus tard. Il s'agit de questions juridiques qui doivent être posées par les avocats. Je dois me borner à vous exposer ce que peut assurer un propriétaire de navire à qui l'on impose ce très lourd fardeau supplémentaire de responsabilité.

Si vous le permettez, je vous citerai simplement un chiffre qui, je crois, vous démontrera l'importance du problème d'assurance que cela soulève. Aux États-Unis, on formule actuellement des propositions semblables aux vôtres. Celle qui revient le plus souvent au sein des comités du sénat et de la Chambre des représentants d'outre-frontière consiste à imposer cette nouvelle responsabilité aux propriétaires de navire suivant une certaine formule comportant une limite, peut-être de l'ordre de $100 par tonne brute ou de dix millions de dollars en tout par accident. Si l'on considère même ce fardeau supplémentaire en fonction de la navigation à l'échelle mondiale (qui est celle dont nous parlons, Messieurs, car dès que les États-Unis et vous-mêmes adopterez une loi comme celle-ci, les autres pays ne tarderont pas à en faire autant), cela revient à obliger les propriétaires de navire du monde entier d'acheter une assurance supplémentaire de l'ordre de 20 milliards de dollars par année. C'est là un chiffre très considérable, qui va éreinter les propriétaires de navire.

Le président: Aimeriez-vous proposer le chiffre des primes ou cela n'est-il pas possible? Peut-être pourriez-vous nous donner une estimation.

M. Miller: Je crois pouvoir vous donner une estimation. Permettez-moi de traiter rapidement cette question en trois parties. Premièrement, si le projet de loi était accepté tel que votre gouvernement vous l'a exposé, le risque, ainsi que je l'ai dit la semaine dernière, n'est sûrement pas assurable. A titre d'assureur, j'aimerais avoir autant de prime que possible; toutefois, je puis vous dire qu'il est impossible d'assurer le risque tel qu'il vous a été exposé. Si vous adoptez la loi telle quelle, vous devez savoir que cela aurait pour effet d'obliger le gouvernement à fournir l'assurance nécessaire.

Le sénateur Flynn: Pourquoi?

M. Miller: Parce que si un propriétaire de navire n'était pas assuré pour une partie de ces risques, il achèterait le plus d'assurance commerciale possible, mais il estimerait peut-être qu'il ne peut vendre à un pays où il court ces risques énormes, pour lesquels il n'est pas complètement assuré.

Le sénateur Flynn: Pourquoi les assureurs refuseraient-ils de vendre cette assurance?

M. Miller: Je regrette, je n'ai pas bien compris la question. Les assureurs ne refuseraient pas de vendre de l'assurance aux propriétaires de navire. Ils mettraient simplement une limite au montant d'assurance qu'ils peuvent vendre.

Le président: La dernière fois, monsieur Miller, n'avez-vous pas dit ou laissé entendre qu'il en était ainsi, qu'on ne peut pas assurer un risque de cette façon, qu'aucun assureur n'assurerait un risque du genre? C'est là, je crois, que le sénateur Flynn veut en venir.

M. Miller: Pour vous répondre clairement, je supposerai que le projet de loi, tel qu'il vous a été exposé, est adopté par le gouvernement canadien et devient loi. Les assureurs seraient alors disposés ou pourraient être disposés à vendre un certain montant d'assurance au propriétaire de navire à qui ce fardeau a été imposé. Ce serait un montant relativement peu considérable, vu le concept de risque absolu qu'on a introduit dans le projet de loi. La capacité du marché de l'assurance se trouve ainsi inutilement diminuée, comme nous l'avons montré la semaine dernière. Ainsi, le propriétaire de navire serait en mesure d'avoir un certain montant d'assurance, mais il devrait décider s'il doit vendre à un pays où il court, théoriquement du moins, des risques beaucoup plus grands, sans avoir la protection de l'assurance à cet égard.

Le sénateur Flynn: Quel est en ce moment le montant d'assurance que peut obtenir le propriétaire de navire concernant ses risques actuels?

Le sénateur Langlois: L'assurance maximale?

Le sénateur Flynn: Oui, l'assurance maximale, qui n'est pas toujours limitée, n'est-ce pas?

M. Miller: Le domaine ordinaire des risques d'un propriétaire de navire, sauf deux exceptions qui sont très rares (dont celle que M. MacGillivray a dûment mentionnée et sur laquelle je reviendrai dans un moment, si vous me le permettez). Exception faite de ces deux cas, un propriétaire de navire peut limiter ses risques, en vertu de votre loi et de la nôtre, à certains chiffres calculés sur un tonnage brut. Je me servirai du dollar américain, si vous n'y voyez d'objection, parce que j'ai parlé hier de dollars américains. Le prix sera de $67 par tonne brute pour tout genre de risque, sauf

ceux de pertes de vie et des blessures corporelles. Il y a un chiffre supplémentaire de $150 par tonne brute pour le risque de pertes de vie et des blessures corporelles. En ce moment, un propriétaire de navire peut acheter de l'assurance pour les risques de ce genre suivant la limite que j'ai mentionnée.

Le sénateur Flynn: L'assurance peut-elle dépasser ces limites en ce moment?

M. Miller: Comme vous le savez peut-être, les associations que je représente donnent une police illimitée, dans certaines circonstances et, même en plusieurs circonstances. La raison en est qu'il y a de très rares cas où l'on pourrait refuser à un propriétaire de navire la possibilité de limiter sa responsabilité par suite d'un agissement qui, de l'opinion des tribunaux, devrait lui enlever le droit de limiter sa responsabilité, mais qui, de l'avis des autres propriétaires de navire, lui imposait un fardeau injuste. Toutefois, les associations que je représente n'accordent que très rarement des polices illimitées; elles ne songeraient ni ne pourraient songer à accorder une police illimitée à un propriétaire de navire pour l'assurer contre ce fardeau supplémentaire de frais engagés par le gouvernement pour enlever le pétrole et les autres polluants. Elles ne peuvent accorder de polices plus importantes que celles que leur permettent leurs ressources, appuyées par le renouvellement de l'assurance.

Le sénateur Flynn: N'est-il pas vrai que votre déclaration va à l'encontre de l'une des devises de Lloyds, laquelle porte qu'il n'y a rien qui ne soit assurable, que Lloyds assure n'importe quel risque?

Le sénateur Denis: Quelle serait la différence entre l'assurance d'un navire et l'assurance automobile? J'ai une automobile qui est assurée pour $100,000. Je peux causer des dommages de $200,000, mais la compagnie d'assurance a accepté de m'assurer pour $100,000. Ne serait-ce pas la même chose pour l'assurance d'un navire?

M. Miller: Permettez de vous dire que ce n'est pas la même chose.

Le sénateur Hollett: N'avez-vous pas à payer $150 la tonne?

Le sénateur Denis: Non, mais cela est calculé; il y a une échelle de taux pour le propriétaire d'une automobile comme pour le propriétaire d'un navire.

M. Miller: Je ne crois pas que ce soit une analogie tout à fait juste, car si vous voulez acheter, au delà de $100,000, une assurance de n'importe quel montant prévisible, vous le pouvez. En pratique, pour une seule automobile, on imagine mal un accident causant des dommages évalués à plus de $100,000. Mais si vous décidez d'acheter une telle assurance, il vous est possible de le faire. Ce que je veux vous dire, c'est que, nulle part au monde, le pauvre propriétaire de navire ne peut acheter une assurance d'un montant supérieur au chiffre que j'ai mentionné au comité la semaine dernière.

J'aimerais, si vous me le permettez, Monsieur, répondre au sénateur Flynn, qui a dit que Lloyds assure n'importe quoi. Je répéterai donc ce que j'ai dit la semaine dernière. Lorsqu'un assureur examine le montant du risque qu'il accepte, il doit examiner combien il a obtenu pour ce risque par rapport à ses ressources globales. C'est là, monsieur, la difficulté à laquelle la navigation doit faire face. C'est de beaucoup le mode de transport le plus important au monde et de beaucoup le plus douteux. Comme assureur, je dois assurer la coque du navire; comme assureur, je dois assurer la cargaison; comme assureur, je dois assurer les risques découlant de l'exploitation du navire. Ce sont trois risques énormes. En outre, on me demande d'assurer un nouveau risque. Je dois examiner les ressources dont je dispose et dont disposent mes actionnaires, pour établir le risque que je peux accepter.

Le sénateur Flynn: Vous parlez comme propriétaire de navire, non pas comme assureur. Vous dites que le propriétaire de navire ne peut pas payer la prime supplémentaire.

M. Miller: Non, j'essaie de dire, comme assureur maritime, combien je peux accepter a l'égard d'un seul risque. Concernant le marché mondial, ce montant est limité au chiffre que j'ai mentionné la semaine dernière.

Le sénateur Denis: Supposons un risque d'un million de dollars.

M. Miller: Oui, Monsieur.

Le sénateur Denis: Supposons qu'aucune limite semblable n'est fixée dans la loi. Qu'est-ce qui vous empêche d'assurer un propriétaire pour un million de dollars?

M. Miller: Je n'ai pas très bien compris la question. Voulez-vous dire qu'il devrait y avoir une limite?

Le sénateur Denis: Vous avez dit qu'il était très difficile d'assurer un propriétaire de navire lorsqu'il n'y avait pas de limite à la responsabilité. N'est-ce pas ce que vous avez dit?

M. Miller: Oui, monsieur.

Le sénateur Denis: Supposons qu'il y ait une limite et que vous acceptiez de limiter la responsabilité, mettons à dix millions ou à un million de dollars?

M. Miller: Oui.

Le sénateur Denis: Qu'est-ce qui vous empêche d'assurer le navire jusqu'à concurrence de dix millions de dollars, montant qui serait dans la mesure législative, mais qui n'y est pas maintenant? Quelle serait la différence pour l'assureur?

M. Miller: Il n'y aurait aucune différence, absolument aucune différence. Nous, en tant qu'assureurs, pouvons fournir une police s'élevant aux chiffres que j'ai mentionnés la semaine dernière. Mais la difficulté commence lorsque ces montants sont dépassés.

Le sénateur Denis: Ainsi, le propriétaire de navire court un risque quant à la différence. Il en va de même pour ma voiture. Si je cause des dommages de $2,000 alors que je détiens une assurance de $1,000, la compagnie d'assurance paie $1,000 et je dois assumer le reste.

M. Miller: C'est bien exact. C'est ce que nous avons fait ressortir, à savoir qu'il appartient au propriétaire de navire de décider s'il veut courir ce risque. Il y a ici aujourd'hui des propriétaires de navire qui pourraient nous dire s'ils sont disposés à faire des affaires dans ces conditions. Mais c'est aux propriétaires de navires qu'il appartient de répondre.

Le président: Pour plus de clarté (je comprends le problème du sénateur Denis), vous dites sauf erreur, que vous assurerez n'importe qui jusqu'à un certain montant, que ce soit cinq millions ou 100 millions de dollars, mais que vous ne voulez pas assurer lorsque le risque est illimité, à savoir lorsqu'il n'y a pas de plafond. N'est-ce pas ce que vous dites, monsieur Miller?

M. Miller: C'est exact, monsieur. Nous pouvons assurer pour un certain montant si la responsabilité est fixée de façon absolue. Nous pouvons assurer pour un montant supérieur si le risque est fondé, comme je l'ai dit la semaine dernière (et les États-Unis semblent accepter cela) sur le renversement du fardeau de la preuve. Nous pouvons accepter davantage. Nous allons jusqu'à un certain chiffre, auquel nous nous arrêtons. Si vous avez un projet de loi ne comportant pas les limites, il devient alors difficile d'assurer pour les montants que nous avons proposés la semaine dernière, mais nous croyons que cela est faisable. Toutefois, au-delà des montants que nous avons mentionnés la semaine dernière, la chose n'est plus faisable.

Le sénateur Flynn: La mesure législative n'exige pas que le propriétaire de navire soit pleinement assuré pour le risque que lui imposerait l'article 495c.

M. Miller: Oui.

Le sénateur Flynn: Si l'assurance ne fournit pas assez d'argent pour combler les frais engagés par le ministre, ce dernier fera ensuite l'impossible pour les recouvrer d'autres sources. Il y a toujours une limite à une police d'assurance.

M. Miller: Oui.

Le président: Comme le sénateur Denis l'a dit il y a un moment, si, à défaut de risque illimité, le propriétaire de navire peut obtenir de l'assurance pour un certain montant, il doit alors décider s'il assumera lui-même le solde du risque, n'est-ce pas?

M. Miller: C'est tout à fait exact, monsieur, mais il serait intéressant de savoir si le propriétaire de navire serait alors disposé à faire des affaires avec le pays. D'après les enquêtes que nous avons menées dans mon pays, nous croyons qu'il n'en n'est pas ainsi.

Le sénateur Langlois: D'autre part, sachant que le propriétaire de navire n'est que partiellement assuré, le gouvernement n'hésiterait-il pas à dépenser d'énormes sommes d'argent pour nettoyer les plages et enlever les épaves?

Le président: Oui. Voulez-vous continuer, monsieur Miller?

M. Miller: Messieurs les sénateurs, j'ai un ou deux points d'importance secondaire à signaler. M. MacGillivray a dit que l'accident du *Tritonica* n'a pas fait monter les taux d'assurance. Il se trouve que ce navire était assuré par l'une des associations que je représente. Cet accident a fait doubler le taux de renouvellement de l'assurance pour tout le groupe. Si je cite cet exemple, c'est pour illustrer les conséquences éventuelles d'une telle situation.

Je m'attaque, si l'on peut dire, au concept du risque absolu pour deux raisons, soit la capacité et le coût. Il est vrai, comme je l'ai mentionné, que dans le cas d'un risque absolu, vous pouvez assurer pour un montant moindre. Me plaçant à votre point de vue, je crois que c'est dommage. Vous voulez que le propriétaire de navire prenne le maximum d'assurance que les circonstances justifient.

Si vous le permettez, j'aimerais vous exposer un autre point. Le risque absolu va coûter des sommes énormes aux propriétaires de navire. Que la chose soit raisonnable ou non, elle va vous coûter beaucoup d'argent. Peut-être aimeriez-vous étudier la question relativement à votre propre marine marchande. Elle est lourde de conséquences pour les propriétaires de na-

vires intérieurs, qui constituent une partie si importante de votre marine marchande.

On a beaucoup parlé des réclamations relatives au *Torrey Canyon* et de Santa-Barbara. Le chiffre limite, dans le cas du *Torrey Canyon*, est en réalité de $4½, et non de l'ordre de deux millions de dollars, comme l'a dit M. MacGillivray. Dans un sens, ce n'est pas là l'important. Aux chiffres que je vous ai mentionnés la semaine dernière, lesquels étaient $134 la tonne brute (ou quelque chose de cet ordre), le chiffre limite pour ce seul risque, qui consiste à enlever le pétrole ou les polluants, serait de l'ordre de neuf millions de dollars, chiffre que j'estime très considérable et que, pourtant, le législateur pourrait raisonnablement imposer aux propriétaires de navire comme montant maximal. Peut-être prétendra-t-on avoir fait ce qui est raisonnable. Ayant placé un fardeau énorme sur les épaules du propriétaire du navire, on a fait ce qui s'imposait suivant le bon sens. En ce qui concerne le désastre de Santa-Barbara, les estimations des frais de nettoyage sont très différentes de celles qui vous ont été mentionnées. La vérité, c'est que tous les propriétaires d'hôtel de la région ont essayé d'en tirer des bénéfices. Ce n'est pas là le sujet de vos présentes discussions. Vous ne parlez pas du droit de recouvrement des propriétaires d'hôtels, mais du droit du gouvernement de recouvrer les frais de nettoyage, et ici, les estimations des frais de nettoyage sont très inférieures. Si les chiffres sont énormes, c'est qu'il y a eu tellement de conversations hystériques à ce sujet. Les chiffres que je détiens de l'administration même des États-Unis sont de l'ordre de dix millions de dollars, chiffres bien différents de ceux que vous avez entendus ici.

Le président: Dans le cas du *Torrey Canyon*, a-t-on constaté qu'il y a eu faute ou négligence? Y a-t-il eu une décision du tribunal?

M. Miller: Non, c'est le sujet d'une action pendante intentée par trois gouvernements peut-être, tout au moins deux. Il ne saurait être question de risque absolu dans le cas du *Torrey Canyon*.

Peut-être pourrais-je expliquer ce point. J'ai donné une liste très considérable de toutes les réclamations de pollution que mes associations ont payées. Dans aucun cas les frais de nettoyage n'ont dépassé $67 la tonne brute. Dans aucun cas le risque absolu n'aurait donné au préposé au nettoyage un seul cent de plus. On n'est pas même arrivé à cela.

Le président: Je vois.

M. Miller: Je ne crois pas, monsieur, avoir rien d'autre à signaler. Je pourrais toutefois, si les honorables sénateurs le désirent, vous indiquer le genre d'attitude que prennent les États-Unis. Cela intéresserait-il le Comité, monsieur?

Le président: Désirez-vous connaître l'attitude des États-Unis?

Les honorables sénateurs: D'accord.

M. Miller: Permettez-moi de vous l'exposer comme il suit. Mon collègue et moi avons jusqu'à maintenant déposé devant trois comités du Congrès des États-Unis. Tout comme vous le faites maintenant, ils ont commencé, l'année dernière, par l'étude d'un projet de loi reposant sur le risque illimité et le risque absolu comme fondement de la responsabilité du propriétaire de navire. Ils ont écouté avec beaucoup de bienveillance nos représentations, tant l'an dernier que cette année, notamment les points que je vous ai signalés la semaine dernière, à savoir que toute mesure doit être prise en consultation avec vous.

S'ils conviennent, comme ils le feront très probablement, d'un chiffre-limite, –et ici je dois vous donner ma propre opinion, bien qu'elle soit fondée sur des discussions approfondies avec le personnel et l'administration des divers comités–s'ils acceptent, mettons, le chiffre de dix millions de dollars, allié à un chiffre par tonne qui serait, mettons, de l'ordre de $100, ils introduiraient dans leur projet de loi une disposition grâce à laquelle, dans les cas de pollution comme ceux qu'on a mentionnés aujourd'hui, qui pourraient toucher aussi bien leurs rives que les vôtres ou celles de l'un ou l'autre des deux pays voisins, comme le Mexique et les États-Unis, par exemple, ils ajouteraient volontiers une disposition par laquelle une classe d'assurance établie en vertu de la loi serait partagée proportion avec les autres gouvernements participant au paiement des frais de nettoyage des rives de cet autre gouvernement. C'est une idée générale très importante et j'ai été frappé de la rapidité avec laquelle cette idée de collaboration a été adoptée. Il serait très difficile d'obtenir des résultats s'ils n'avaient pas compris ce point.

Comme je l'ai déclaré, c'est ainsi qu'apparaît la mesure législative des États-Unis. J'espère seulement, monsieur, pour les motifs que j'ai mentionnés cette semaine et la semaine dernière, que votre gouvernement jugera opportun de procéder d'une façon à peu près semblable. S'il y a d'autres questions, j'y répondrai volontiers.

Le président: Aimeriez-vous faire des observations, monsieur Miller, au sujet de l'attitude de l'administration des Etats-Unis concernant la remise de l'adoption de leur loi jusqu'à ce que ces conférences internationales aient eu lieu, comme vous l'avez mentionné la semaine dernière?

M. Miller: Je dois dire, monsieur, qu'ils n'ont pas l'intention de remettre à plus tard l'adoption de leur loi. Ils sont soumis à d'énormes pressions politiques à cause de l'affaire du Santa Barbara et d'autres cas. Si vous me le permettez, monsieur, un de mes conseillers juridiques de Washington disait que la présentation d'un projet de loi sur la pollution par le pétrole était, pour un membre du Congrès ou un sénateur, aussi honorable que l'institution de la maternité elle-même. Tout le monde se range du côté gagnant et, à cause des pressions politiques, ils n'ont pas l'intention de retarder l'adoption de la loi.

Le sénateur Flynn: Quand sera-t-elle vraisemblablement adoptée?

M. Miller: Comme vous le savez, monsieur, avant les élections présidentielles et autres de novembre dernier, ils en étaient littéralement à quelques heures de l'adoption d'un projet de loi prévoyant une limite globale de 5 millions de dollars et $67 par tonne de jauge. Il semble maintenant que le projet de loi pourrait très bien être adopté au milieu de l'été.

Le sénateur Denis: Ne pourrions-nous pas adopter le projet de loi, au lieu d'attendre jusqu'après les conférences? Si les conférences apportent des changements radicaux à la façon dont vous assurez vos navires, nous pourrions alors modifier le projet de loi. Celui-ci ne pourrait-il simplement être modifié l'an prochain?

M. Miller: Oui, monsieur. Je comprends votre argument, mais je croirais que, dans sa forme actuelle, le projet de loi prend, du point de vue des assureurs, une position tellement extrême qu'il serait malheureux de légiférer, puis de changer le projet de loi ou de l'amender de façon si radicale par la suite.

Le sénateur Smith: Monsieur le président, au cours de la présente discussion, nous avons tous concentré notre attention sur quelques manchettes de journaux et divers incidents. Monsieur Miller, vous avez dit il y a quelques minutes que les membres du Congrès des Etats-Unis, soit de la Chambre des Représentants ou du Sénat, se précipitent tous à la barre de leur Chambre pour présenter des projets de loi sur la pollution par le pétrole, parce que la chose est populaire. Quelle est la fréquence des incidents qui les ont inquiétés? Tout ce mouvement n'a pas été déclenché uniquement par la fameuse affaire du Santa Barbara, qui ne met en cause aucun navire. Qu'est-ce qui se passe sur leurs côtes pour qu'ils soient si inquiets?

M. Miller: C'est une excellente question, monsieur. Si j'ai bien compris, le vrai problème qui les préoccupe n'est pas tant la pollution des océans que celle de leurs voies navigables intérieures, particulièrement par les affluents industriels et autres. Ces derniers ont apparemment rendu inutilisable rivière après rivière et lac après lac. Ceci les inquiète beaucoup plus que les incidents plus sensationnels du *Torrey Canyon* et du Santa Barbara qui, comme vous le dites avec raison, ne met en cause aucun navire.

Le sénateur Smith: Ainsi, bon nombre des projets de loi qu'ils expédient au bureau du greffier n'ont rien à voir avec ce qui nous intéresse dans cette clause ou cet article particulier.

M. Miller: C'est bien cela, monsieur. Ce qui est arrivé, c'est que la question de la pollution des océans a été annexée à des projets de loi ayant trait à d'autres questions, comme vous pouvez le constater simplement en voyant le Comité des travaux publics s'occuper de ces projets de loi, question qui ne relève guère de ses attributions.

Le sénateur Kinley: Quand le danger de la décharge de pétrole et d'autres substances a été étudiée, on n'a pas assez tenu compte, je crois, de l'industrie des pêcheries des provinces maritimes. La distance vers le large devrait être d'au moins 1,000 milles, afin de protéger ces industries; or, elle n'est que de 100 milles. De toute façon, comme le *Gulf Stream* longe la côte des États-Unis et la nettoie, ce pays ne s'est pas inquiété outre mesure et il a voté contre notre mesure lorsque nous avons essayé de faire porter cette distance à plus de 50 milles.

Le président: Monsieur Miller, je crois qu'il y a une autre question que le comité aimerait vous poser, et il s'agit d'une double question. A-t-on établi s'il y avait eu faute ou négligence dans l'incident du *Torrey Canyon* et, en deuxième lieu, pourriez-vous nous donner un aperçu de l'attitude du comité américain concernant cette question de faute ou de négligence? En d'autres termes, dans le cas de la pollution, devrait-on imputer une responsabilité s'il n'y a pas faute ou négligence?

M. Miller: Aucun avocat n'affirmerait, je pense, qu'il n'y a pas eu faute ou négligence de la part de ceux qui sont responsables de la navigation du *Torrey Canyon*. Indubitablement, il y a eu faute ou négligence de leur part. Je parle d'une cause qui est en instance, mais je crois que cela est admis. La question brûlante de l'affaire du *Torrey Canyon* est celle qui a trait aux

anciennes limites de la responsabilité; c'est là le premier point, le second étant la question de savoir si un gouvernement avait alors, en vertu des lois britanniques ou françaises, le droit de recouvrer les frais de nettoyage. Tels sont les principaux points d'interrogation dans l'affaire du *Torrey Canyon*, plutôt que la question de faute ou de négligence. Je crois que cela est admis.

En ce qui a trait à l'attitude du Comité américain des travaux publics, ses projets de loi acceptent tous le concept de ce que nous appelons le renversement du fardeau de la preuve, dont M. Brisset vous a donné les détails la semaine passée. Il a abandonné le concept de la responsabilité absolue, le remplaçant par celui du renversement du fardeau de la preuve.

Le président: En d'autres termes, le propriétaire du navire doit prouver qu'il n'était pas responsable?

M. Miller: En effet, monsieur, et c'est là une chose qu'il ne peut faire que très, très rarement.

Le président: Honorables sénateurs, permettez-moi de dire de votre part que nous avons hautement prisé l'exposé présenté par M. Miller la semaine dernière et aujourd'hui. Nous vous sommes particulièrement reconnaissants des renseignements que vous nous avez donnés au sujet de l'attitude des comités de Washington, devant lesquels vous avez déposé, concernant cette question, et nous nous réjouissons tout spécialement d'apprendre qu'ils pensent aux problèmes que les États-Unis et le Canada ont en commun. Nous vous souhaitons un bon voyage de retour en Grande-Bretagne. Nous serons toujours heureux de vous réentendre et nous espérons que vous reviendrez, pour autant qu'il s'agira d'assurance.

M. Miller: Vous êtes bien aimable, monsieur le président. Je vous remercie de vos remarques et de votre gentillesse, et je remercie les honorables sénateurs qui ont bien voulu m'entendre.

Le président: Monsieur Brisset, pouvez-vous décider avec M. Hyndman lequel de vous deux parlera le premier?

M. Hyndman: Je crois que M. Brisset parlera d'abord.

Le président: Comme vous le savez tous, M. Brisset est procureur et avocat à Montréal. Pourriez-vous déclarer qui vous représentez, monsieur Brisset, afin que nous puissions l'inscrire au procès-verbal?

M. Jean Brisset, C.R., Avocat, Canadian Chamber of Shipping et International Chamber of Shipping: Monsieur le président et honorables sénateurs, je représente l'*International Chamber of Shipping* et la *Canadian Chamber of Shipping*. Ce dernier organisme compte les membres suivants: la Fédération des armateurs du Canada, la *Canadian Shipowners Association*, la *British Columbia Chamber of Shipping*, et la *British Columbia Tugowners Association*.

Monsieur le président, on a fait mention des projets de loi qui sont actuellement à l'étude aux États-Unis. Sauf erreur, il y a plusieurs projets de loi qui ont été présentés au Congrès et au Sénat des États-Unis. Un des projets de loi les plus importants est le Bill S-7, et M. Miller vous a exposé, je crois, quelques-unes de ses opinions sur le sort de ce projet de loi. J'en ai apporté une copie. Si elle peut être de quelque utilité au Comité, je pourrais la laisser au greffier.

Le président: Nous serions heureux d'en prendre connaissance, monsieur Brisset.

M. Brisset: Comme M. Miller l'a souligné dans sa réponse à l'une de vos questions, le projet de loi est beaucoup plus vaste que les mesures législatives que vous étudiez dans le Bill S-23. Il vise le problème de la pollution résulant tant des fuites de subtances polluantes provenant des navires que de toutes sortes d'autres causes, industrielles et autres.

J'aimerais signaler ici,–et je ne parle pas alors comme M. Miller, en qualité d'assureur maritime, mais plutôt en qualité de propriétaire de navire. Selon ce qu'il a dit au sujet des États-Unis, il semble accepté qu'il n'y aura pas de responsabilité sans négligence, sauf pour le renversement du fardeau de la preuve, qu'il y aura une limite de la responsabilité et que, par conséquent, il subsiste un risque non assurable.

Supposons que la limite globale s'élève éventuellement à 10 millions de dollars. Je voudrais que vous compariez la situation concurrentielle de deux propriétaires de navires qui font le commerce de ce côté de l'Atlantique, si l'un d'eux fait escale aux États-Unis et l'autre, dans un port du Canada. Celui qui fait escale dans un port américain, assumera une responsabilité limitée, dans le cas où il y a négligence de sa part, et il courra donc un risque qu'il peut assurer et, même si la prime est élevée, à un coût qu'il peut assurer. S'il vient au Canada, il courra un risque qu'il ne peut assurer qu'en partie, s'il n'y a pas de limite, et qui lui coûtera plus cher à assurer dans tous les cas jusqu'à un certain montant. Par conséquent, face à ces deux situations concurentielles, il est très possible que des propriétaires de navires décident de n'aller qu'aux ports des États-Unis, où ils prendront les marchandises canadiennes que l'importateur ou l'exportateur canadien doit recevoir ou expédier à l'étranger.

Comme vous le savez probablement, il y a déjà, pour d'autres raisons, une certaine déviation des chargements canadiens vers les États-Unis, mais cette tendance pourrait s'accentuer davantage, si l'on adoptait, sans modification, un projet de loi comme le Bill S-23.

On a parlé de la Loi sur la protection des eaux navigables, qui ne limite pas la responsabilité du propriétaire de navire pour l'enlèvement de son épave. Dans mon exposé précédent, et je crois opportun de le répéter maintenant, j'ai affirmé qu'en pratique on a affaire à une situation différente, car le montant de la responsabilité ou du risque en cause dans ce domaine particulier est de beaucoup inférieur à celui qu'entraîne un accident résultant du naufrage d'un navire et impliquant de plus un risque de pollution.

Les navires qui ont fait naufrage au Canada, depuis un certain nombre d'années, particulièrement sur le Saint-Laurent, ont dû être enlevés dans presque tous les cas. Je parle des cas les plus importants, où les frais ont été très élevés. L'enlèvement a été effectué par les propriétaires eux-mêmes, avec l'aide, évidemment, de leurs assureurs.

Le cas le plus coûteux a été celui qu'on a déjà mentionné, l'enlèvement du *Tritonica* du Saint-Laurent à proximité de Saint-Joseph-de-la-Rive, en aval de l'île d'Orléans. Les frais des travaux se sont alors élevés à environ $2,800,000. Il a fallu des mois, dans des conditions extrêmement difficiles, pour compléter les travaux. Ceux-ci ne pouvaient être effectués qu'à une certaine hauteur de la marée; on ne pouvait travailler que quelques heures par jour. Sauf erreur, ce furent les travaux les plus coûteux qu'on ait jamais exécutés.

Le sénateur Smith: S'agissait-il d'un pétrolier?

M. Brisset: Non, il s'agissait d'un minéralier en charge. Chargé à pleine capacité, il a coulé dans 60 à 80 pieds d'eau, selon la hauteur de la marée.

Après en avoir coupé et enlevé la superstructure, on a dû creuser une profonde tranchée dans le lit du fleuve et l'y pousser de quelque façon pour qu'il s'y enfonce. C'était un très gros navire, d'un tonnage réel de 26,000 tonnes, je crois, et peut-être plus. Ce fut donc un travail extraordinaire à accomplir.

Le sénateur Langlois: Me permettez-vous une rectification, monsieur Brisset? Vous avez dit que l'incident s'était produit dans le voisinage de Saint-Joseph-de-la-Rive, alors qu'il s'est produit dans le voisinage de la Petite rivière Saint-François.

M. Brisset: Je vous remercie, monsieur le sénateur.

Je répète qu'en pratique, nous avons une situation différente dans le cas de la Loi sur la protection des eaux navigables.

Lors des rencontres internationales, on a abordé un problème dont mon ami, M. Hyndman, sera peut-être plus au courant que moi, mais que j'aimerais tout de même exposer brièvement. C'est au sujet de la responsabilité des propriétaires et des exploitants de navires nucléaires. On s'est rendu compte qu'un accident impliquant une fuite de substances radioactives entraînerait de lourdes pertes et, par conséquent, engagerait gravement la responsabilité. Les discussions ont abouti à un projet de convention qui, je crois, établit la responsabilité des propriétaires (dans ce cas, la responsabilité absolue) à un niveau élevé. Mais, d'autre part, on s'est rendu compte que le marché de l'assurance ne pouvait pas assurer le risque au complet, de sorte que le pays d'immatriculation du navire impliqué dans un tel accident deviendrait la partie responsable de l'excédent du montant que le marché de l'assurance n'a pu assurer. Voilà l'idée générale.

Comme je l'ai dit plus tôt, mon ami, M. Hyndman, qui a assisté à quelques-unes de ces rencontres, serait mieux placé que moi pour vous donner des détails exacts. J'ai simplement voulu vous montrer que, comme M. Miller l'a dit, il y a une limite à l'assurance qu'on peut obtenir et que, pourtant, il incombe aux gouvernements nationaux en cause d'assumer le rôle de réassureur, ce qui serait le cas ici de toute façon. S'il y avait une limite de, mettons, X millions de dollars, et que le coût du nettoyage dépassait ce montant, le gouvernement serait plus ou moins le réassureur au profit de la nation en général, qui est l'usager, par exemple, de ce produit aujourd'hui indispensable qu'est le pétrole.

Au cours de l'exposé de M. MacGillivray, l'un de vous a mentionné l'accident survenu sur la rivière Sainte-Croix, et je crois qu'on a demandé si le gouvernement pourrait intervenir sans la mise en vigueur

du projet de loi à l'étude. A mon avis, dans un cas de pollution de nos rivières ou de nos plages, le gouvernement canadien a certainement le droit, et j'irais même jusqu'à dire qu'il a le devoir, de nettoyer nos propriétés riveraines. La question est alors de savoir si le gouvernement peut se faire rembourser ces dépenses par la partie responsable, et dans quelle mesure il peut le faire.

Voilà la question que vous avez à trancher. Je ne crois pas qu'on puisse dire que le gouvernement ne devrait rien faire, à moins que ce projet de loi ne soit adopté. Certainement, le gouvernement peut intervenir et faire le travail. La question est de savoir qui en assumera le coût. Bien sûr, dans le cas mentionné, sur lequel je ne possède guère de détails, si le gouvernement tentait de se faire rembourser par le propriétaire du navire, qu'il y ait responsabilité absolue ou simple responsabilité par suite de négligence, il devrait d'abord prouver qu'il s'agit bien du navire qui a été la cause de la fuite de pétrole, en d'autres termes, que le pétrole provenait bien de ce navire, et non pas d'une autre source. Dans les deux cas, le fardeau de la preuve incomberait au gouvernement. Après avoir établi que le pétrole provenait du seul navire qui est passé dans cette rivière au cours des derniers jours, il resterait à savoir, comme on l'a discuté devant vous, quelle devrait être la responsabilité du navire; devrait-elle être limitée, ou devrait-elle être absolue?

On remarquera que les législateurs des États-Unis ont admis les deux principes énoncés devant vous: aucune responsabilité sans négligence mais renversement du fardeau de la preuve, et limite de cette responsabilité. Mais il y a plus. M. Miller vous a signalé un problème que j'ai soulevé dans mon propre mémoire, sans offrir de solution positive, et c'est celui qui peut résulter du fait que des accidents impliquant la pollution peuvent se produire dans les eaux limitrophes des États-Unis et du Canada.

Les mesures qu'ont adoptées ou adopteront les États-Unis à cet égard, nous donneront une solution pour régler le problème auquel nous faisons face ici. Je ne suggère pas de formulation précise à cette étape, mais nous pourrions dire dans notre propre loi que, si un tel accident se produisait, le montant limité exigé du propriétaire, en supposant que le gouvernement admette cette limite dans la présente loi, ou le montant exigé des propriétaires, en prenant le plus élevé des deux, tant au Canada qu'aux États-Unis, serait alors partagé proportionnellement par les gouvernements canadien et américain, selon le montant de leurs dépenses respectives.

Si la limite maximale était de 10 millions de dollars et que chaque gouvernement dépensât 5 millions de dollars, il n'y aurait alors, évidemment, aucun problème, mais si les sommes dépensées par les deux gouvernements étaient supérieures à ce montant, il conviendrait alors d'effectuer une division sur une base proportionnelle.

Il y a une dernière question, monsieur le président et honorables sénateurs, que j'aimerais soulever; c'est au sujet des remarques de M. MacGillivray sur l'amendement que j'avais proposé pour l'article 495c, quand j'ai suggéré qu'on devrait d'abord donner au propriétaire l'occasion de faire le nécessaire pour réduire le danger de pollution, ou pour nettoyer les dégâts causés par la pollution déjà produite. Il a expliqué la coutume ou la pratique suivie par le ministère dans le cas de l'enlèvement d'une épave; en d'autres termes, le propriétaire serait averti et on lui demanderait d'enlever l'épave qui obstrue la navigation, et s'il s'y refusait ou ne faisait rien, le gouvernement interviendrait. Jusqu'à un certain point, c'est la pratique qui, je vous l'affirme respectueusement, devrait être mise en vigueur par la formulation que je vous ai proposée et dont j'ai donné alors les raisons. On encouragerait ainsi le propriétaire à agir de façon à éviter peut-être la destruction de son propre navire.

En formulant la proposition que je vous ai faite précédemment, je crois avoir choisi des mots qui permettent au ministre, si le propriétaire ne fait rien, de prendre des mesures très rapidement. Le texte paraît à la page 65 du procès-verbal du 27 février, dans la première colonne:

> le propriétaire d'un tel bâtiment doit sur le champ prendre toutes les mesures raisonnables et appropriées afin de parer à une telle pollution, à un tel dommage ou à un tel danger, et s'il néglige de le faire, le ministre peut prendre de telles mesures et si nécessaire il peut faire détruire le bâtiment,

Sauf votre respect, j'estime qu'il n'y aurait probablement aucune perte de temps et que l'urgence qui existe toujours dans des circonstances de ce genre ne serait pas oubliée.

J'ai dit que c'était mon dernier point. Je m'excuse; j'en ai un autre. Si l'on devait maintenir le principe de la responsabilité absolue du propriétaire ou de l'affréteur, j'estime qu'il est important que cette responsabilité n'incombe qu'à un seul d'entre eux, au propriétaire s'il exploite son propre navire, ou à l'affréteur, si le navire est affrété. J'ai déjà expliqué les résultats iniques qui prévaudraient, en particulier dans

l'industrie des chalands sur le littoral ouest. Vu que j'ai traité cette question à fond, je crois qu'il n'y a pas lieu, monsieur le président, de la traiter de nouveau.

Le président: Merci, monsieur Brisset. Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur McElman: Une question, monsieur le président. Vous avez proposé une modification de l'article 495c. Croyez-vous que cette modification permettrait de parer à la situation dans l'hypothèse où, dans le bassin du port d'Halifax où on a des cargaisons éminemment inflammables, un navire s'en irait à la dérive vers les installations du rivage? Croyez-vous qu'elle permettrait de parer à une telle situation si la Couronne devait agir immédiatement? On n'aurait pas le temps de se mettre en relation avec le propriétaire ou l'affréteur. Le propriétaire ou l'affréteur ne seraient-ils pas dégagés de leur responsabilité devant la loi, . . . je ne suis pas avocat, . . . si la Couronne intervenait sans avertir le propriétaire?

M. Brisset: Sénateur, j'ai moi-même de la difficulté à me figurer comment une telle situation pourrait se produire aussi rapidement; il faudrait alors prendre cette mesure dans l'espace de quelques minutes.

Le sénateur McElman: Nous avons eu deux situations de ce genre dans le port d'Halifax.

M. Brisset: Alors, ce qu'il faudrait faire, je suppose, ce serait d'empêcher le navire de s'échouer, en venant à son secours.

Le sénateur McElman: Ou, par une explosion, endommager les installations du rivage.

M. Brisset: Oui, je crois que, dans un cas comme celui-là, certainement non seulement le gouvernement mais aussi, par exemple, n'importe quel sauveteur se trouvant dans le voisinage aurait parfaitement le droit de prendre toute initiative qui pourrait s'imposer. Ce que vous me décrivez ressemble davantage à un cas de sauvetage dans la loi maritime que vous connaissez peut-être: lorsqu'un navire est en détresse, n'importe qui peut se porter à son secours et si les services rendus réussissent à aider à sauver le navire, le sauveteur reçoit une récompense. Cette disposition de la loi maritime a pour but d'encourager les gens à se porter au secours des navires.

Le sénateur Smith: Monsieur Brisset, le sénateur McElman pense peut-être à la première explosion d'Halifax. Je n'ai pas idée de ce que fut la responsabilité pour les deux navires en cause dans cet horrible désastre dans lequel des milliers de personnes ont perdu la vie. En vertu de cette limitation de responsabilité, évidemment, l'une de ces choses terribles se produisant ne pourrait pas, . . . je ne crois pas qu'on pourrait la couvrir. Bonté divine! songez a . . .

Le sénateur McElman: Permettez-moi de compléter ma . . .

Le sénateur Smith: Permettez-moi de finir ma phrase; elle aura meilleure mine dans le procès-verbal. Certainement, si un remorqueur de la marine arrivait et tirait ce navire en dehors du port, il aurait, je suppose, selon la loi, parfaitement le droit de le faire.

M. Brisset: Il aurait, je crois, non seulement le droit de le faire, selon la loi, on lui donnerait probablement même une récompense pour l'avoir fait si le navire était éventuellement sauvé du naufrage par suite des efforts du sauveteur.

Le sénateur McElman: Je ne pense ni au naufrage ni à la limitation de responsabilité. Je me demande seulement si le propriétaire se trouve dégagé de sa responsabilité dans le cas où la Couronne interviendrait sans le consulter.

M. Brisset: Non, ce n'est pas là l'intention.

Le sénateur Denis: Lorsque vous parlez de responsabilité, voulez-vous dire que, si des dommages étaient causés à vos propres biens ou si des blessures étaient causées à un particulier, et que les dommages soient, disons, de 20 millions de dollars en tout et que la limite soit de dix millions de dollars, voulez-vous dire que le particulier ne recevrait que la moitié du montant des dommages que le propriétaire du navire lui a causés?

M. Brisset: C'est le principe, oui, de la limitation. Si le total des réclamations dépasse le fonds limité, alors chacun en reçoit une proportion. Mais je désire vous faire remarquer, sénateur, que dans le bill à l'étude, nous ne nous occupons que des dépenses du gouvernement, non de celles que le propriétaire d'installations riveraines pourrait avoir à faire pour nettoyer ses propres installations. Ces frais seraient couverts, comme je l'ai déjà expliqué, par une autre caisse qui est une caisse qui serait fournie par le navire en vertu de la loi actuelle, la Loi sur la marine marchande du Canada.

Le sénateur Denis: Voulez-vous dire qu'avec cette limitation, le gouvernement serait responsable à l'égard de l'excédent?

M. Brisset: Le gouvernement serait responsable à l'égard de l'excédent ou devrait assumer l'excédent de ses propres dépenses sur le montant payé par le pro-

priétaire du navire en vertu de sa limite de responsabilité, quelle que soit celle-ci.

Le président: Honorables sénateurs, il semble évident que nous ne pouvons pas terminer aujourd'hui nos délibérations au sujet de ce bill. Je propose que la suite de nos délibérations soit renvoyée à jeudi prochain à 11 heures, alors que M. Hyndman sera ici et que nous pourrons également entendre toute les observations supplémentaires des messieurs de la Hovercraft. La séance est levée.

Le Comité s'ajourne.

APPENDICE E

PACIFIC HOVERCRAFT LTD

MÉMOIRE CONCERNANT LE PROJET DE MODIFICATION DE LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA, ACTUELLEMENT A L'ÉTUDE AU COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, AU SÉNAT DU CANADA.

Les véhicules à coussin d'air (aéroglisseurs) ont dernièrement atteint un stade de perfectionnement qui leur permet d'assurer un service commcercial efficace, à condition qu'existent des règles et règlements d'exploitation appropriés et que le gouvernement exerce un contrôle stabilisateur sur la délivrance des permis.

Les qualités uniques d'utilisation que possède l'aéroglisseur lui assure une situation qui promet d'être excellente dans les secteurs maritimes côtiers et dans les régions arctiques et presque arctiques du Canada. L'avantage public que peut procurer l'utilisation des véhicules à coussin d'air, en particulier dans les régions éloignées du Nord, ne peut être réalisé que si l'introcution d'un service commercial est convenablement réglementée et jouit d'un délai suffisant pour lui permettre de se stabiliser et de devenir commercialement réalisable.

Le présent mémoire vise à décrire, sous une forme très brève, les problèmes qui existent à l'heure actuelle et à proposer des méthodes de corriger ces difficultés et de permettre ensuite à l'aéroglisseur d'assurer ce service à l'avantage du public.

Les domaines importants sont esquissés ci-après, selon le plan suivant:

Partie I: Délivrance des permis et exploitants du commerce.

Partie II: Établissement de règles et règlements d'exploitation.

Partie III: Tarifs et taxes du gouvernement fédéral.

Partie IV: Résumé.

Partie I

DÉLIVRANCE DES PERMIS DES EXPLOITANTS DU COMMERCE

1. La Direction de la *Parific Hovercraft Ltd.* est d'avis que la délivrance des permis est une fonction que les autorités du gouvernement fédéral devrait conserver.

2. L'exploitation de services d'aéroglisseurs exige l'utilisation d'un nombre d'appareils suffisant pour subvenir au soutien d'inventaire nécessaire, aux frais généraux et aux autres frais connexes qui ne sont pas des frais d'exploitation. Les avantages de prix de revient subséquents qui résultent de l'exploitation d'une flotte d'appareils semblables comprennent une réduction des frais généraux par unité ou par heure d'exploitation.

3. L'établissement d'une flotte d'aéroglisseurs dépend du genre des services à assurer, de l'étendue de l'exploitation et de l'expérience du personnel de la compagnie.

4. Pour qu'un nombre suffisant d'appareils puissent être utilisés comme on l'a dit au numéro 2, l'exploitation doit se faire à différents endroits du Canada. La *Pacific Hovercraft Ltd.* assure actuellement des services entre les villes de Vancouver et de Nanaïmo et elle établira des services entre les villes de Vancouver et de Victoria à la fin ou vers la fin d'avril 1969.

5. Cette compagnie a obtenu un permis de la Commission canadienne des transports après des pourparlers prolongés et une audience de concours publique tenue à Victoria (C.-B.), en décembre 1967.

6. La *Pacific Hovercraft Ltd.* a éprouvé des difficultés à faire examiner ses demandes de permis jusqu'à ce qu'une décision du ministère fédéral de la Justice indique que ses appareils seraient classés comme aéronefs. A ce moment, le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports a pris les mesures nécessaires et les permis demandés ont par la suite été approuvés.

7. La grande difficulté éprouvée au sujet de l'obtention de permis du gouvernement fédéral a comporté de fortes dépenses et un effort considérable de la part de la *Pacific Hovercraft Ltd.*

8. Après que le permis eut été approuvé, la *Pacific Hovercraft Ltd.* a dû présenter les mémoires nécessaires lors d'un appel présenté au ministre des Transports par un autre demandeur de permis. D'autres frais, d'autres dépenses de temps et d'autres efforts ont été nécessaires à ce sujet.

9. Pour donner à l'exploitation l'envergure nécessaire et réaliser les économies dont on a besoin, comme on l'a dit plus haut, il faudra établir des services en différents points du Canada. Les itinéraires actuels des régions côtières du sud-ouest de la Colombie-Britannique sont censés être étendus de façon à comprendre des vols jusqu'à Seattle aux États-Unis. On prévoit l'introduction des aéroglisseurs dans les Territoires du Nord-Ouest dès cet été. Les autres endroits pour lesquels on étudie la possibilité d'y exploiter des aéroglisseurs comprennent la région des Grands lacs, des régions des provinces de l'Atlantique et des points où des services de frètement peuvent être assurés aux organismes d'exploration, de sylviculture et d'exploitation minière. Plus tard, les services d'aéroglisseurs

seront des services interprovinciaux et, dans le cas de la *Pacific Hovercraft*, des services internationaux.

10. Nous croyons comprendre que la législation touchant la délivrance des permis des services de transport commercial fait supposer que si la Loi sur la marine marchande devait s'appliquer aux véhicules à coussin d'air, les autorités provinciales pourraient être l'organisme de réglementation en ce qui concerne les permis d'exploitation. Une telle situation semble peu souhaitable vu qu'à l'avenir l'exploitation des aéroglisseurs se fera partout au Canada et que l'impact favorable prévu sur l'industrie du transport et les avantages connexes pour le public seront le résultat d'une exploitation à l'échelle du pays.

11. A cause de la vaste gamme de genres de services prévue dans les divers milieux et dans les différentes conditions d'exploitation, nous sommes d'avis que la réglementation devrait être conservée aux autorités du gouvernement fédéral afin de permettre un contrôle efficace de la croissance de l'industrie des aéroglisseurs avec les avantages subséquents qui seront mis à la portée du peuple canadien.

12. L'expérience en ce qui concerne la délivrance des permis et le contrôle des autres formes de service de transport, en particulier l'aviation, indique le besoin d'organismes de réglementation au niveau fédéral. La *Pacific Hovercraft Ltd.* pose en thèse que des règles analogues devraient s'appliquer à l'industrie des véhicules à coussin d'air.

13. Parce que les aéroglisseurs seront utilisés dans les conditions maritimes, terrestres et autres qui sont des indications de toutes les formes des régions du Canada, la délivrance des permis par le gouvernement fédéral conformément à des lignes directrices précises applicables aux véhicules à coussin d'air s'impose.

Partie II

ÉTABLISSEMENT DE RÈGLES ET RÈGLEMENTS D'EXPLOITATION

1. Les problèmes que posent l'exploitation des véhicules à coussin d'air dans le cadre des règles et règlements actuels sont immenses. Il semble que les autorités fédérales aient l'impression que le Règlement de l'Air soit complètement inapproprié dans le cas de ces appareils. La *Pacific Hovercraft Ltd.* soutient que les règlements de la Loi sur la marine marchande du Canada sont encore plus inappropriés, qu'ils le sont au point de rendre les opérations commerciales pratiquement impossibles.

2. Pour tenir compte des circonstances particulières qui surgissent lorsque des véhicules à coussin d'air sont exploités dans un milieu maritime, des conditions spéciales sont incluses dans le permis de vol du véhicule et dans le certificat d'exploitation de la compagnie délivré par les autorités maritimes et les règles inapplicables de la Loi sur la marine marchande du Canada en sont exclues. Si toutes les règles inappropriées que renferme la Loi sur la marine marchande du Canada étaient exclues du règlement sur les aéroglisseurs, la liste des exclusions comprendrait la majeure partie de la loi en question.

3. Si des règles appropriées doivent être établies pour l'exploitation des véhicules à coussin d'air et que la Loi sur la marine marchande du Canada constitue l'autorité de réglementation, il s'agira d'éliminer le grand nombre de régles qui s'y trouve et d'y laisser des lignes directrices à demi suffisantes et désuètes pour la surveillance de l'exploitation des aéroglisseurs. Il en résultera nécessairement une situation d'exploitation vague et mal contrôlée qui rendra impossibles les opérations commerciales si on fait tous les efforts possibles pour observer les autorisations en vigueur.

4. La *Pacific Hovercraft Ltd.* est exploitée depuis environ 4 mois, et elle assure des services à horaire fixe depuis environ 2 semaines. Pendant cette période, les problèmes qui se sont posés pendant qu'elle tentait d'observer les dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada et les directives connexes comprennent une variété de circonstances qui, du point de vue économique et du point de vue de l'exploitation ont un effet nuisible sur l'exploitation des aéroglisseurs. Dans tous les cas, les difficultés provenaient des insuffisances esquissées ci-dessous.

a) L'obligation d'utiliser un appareil radio de type marin, des accessoires et du matériel connexe qui ne peuvent être installés dans un aéroglisseur, à cause des cockpits du genre de celui des aéronefs, de la nécessité d'utiliser des produits légers et de la densité de la disposition des places.

b) La délivrance des permis dépend actuellement du fabricant anglais, la *British Hovercraft Corporation*, et aucune prescription précise n'a été établie par les autorités fédérales et aucun permis canadien ne peut être obtenu. La formation des radaristes comporte actuellement l'obligation de se faire enseigner la façon de faire des tracés radar maritimes, tracés qui ne seront jamais utilisés à bord des aéroglisseurs, et de fait, cette technique produit un effet négatif sur les techniques actuelles d'exploitation utilisées dans les opérations des aéroglisseurs. La meilleure façon de donner une idée du personnel d'un aéroglisseur serait de dire qu'il est constitué par un ensemble de pilotes d'avion et de marins. La seule façon pratique d'établir des prescriptions à l'intention de ce personnel serait de mettre réellement en vigueur des règles concernant les véhicules à coussin d'air.

c) Les procédés actuels (et nécessaires) de la navigation offrent certaines difficultés qui causent beaucoup de confusion et de difficultés au con-

ducteur commercial de l'Hovercraft. En raison de la vitesse, de la manœuvrabilité et des autres caractéristiques de fonctionnement de l'Hovercraft qui diffèrent complètement de celles des bateaux actuels, on estime que les aéroglisseurs doivent avoir leurs propres règles et règlements fixes, distincts de ceux de toute autre activité.

d) Les exigences ayant trait aux réserves de carburant ont été déterminées de telle façon qu'il y ait suffisamment de carburant pour faire fonctionner l'aéroglisseur pendant un temps égal à celui qu'il faut pour parcourir les circuits en question, ce qui dépasse beaucoup toute exigence normale de sécurité. Voilà un aspect du problème d'élaborer des règles et règlements convenables pour les véhicules à coussin d'air.

e) Parmi les nombreuses autres exigences posées par la Loi sur la marine marchande du Canada, on trouve le genre de règles destinées à régir les navires d'une manière consistante avec celles des autres pays maritimes. Dans la plupart des cas, on ne peut pas appliquer de semblables règles à l'Hovercraft.

5. Tout au cours de notre programme d'exploitation, les fonctionnaires du ministère des Transports ont aidé à modifier de nombreuses règles qui ne sont pas pratiques. On prévoit que les problèmes à venir entraîneront des négociations toujours plus nombreuses, non pratiques et très longues dans le contexte actuel.

6. Il n'y a aucun moyen de comparer les véhicules à coussin d'air et les autres formes de transport. Les techniques, pratiques et procédés de fonctionnement ne peuvent être comparés à ceux d'aucun autre service. Le seul point de ressemblance est celui du milieu dans lequel l'Hovercraft se déplace; il est semblable à celui des autres modes de transport maritime.

7. Les principales différences entre le procédé de fonctionnement de l'Hovercraft et de celui des autres navires sont, selon l'aperçu donné auparavant, les suivantes:

a) Navigation: les aéroglisseurs réagissent quelque peu comme des avions face au vent. La dérive est notable et il arrive souvent que le véhicule s'écarte de sa voie. Par conséquent, l'utilisation des feux ordinaires de la navigation maritime offre des difficultés puisque l'Hovercraft peut se trouver sur une voie le conduisant directement vers un point, tout en s'avançant dans une direction différente. Les feux en question ne donneraient pas une image relativement vraie de la direction du mouvement de l'Hovercraft vers un autre navire.

b) L'Hovercraft file à une vitesse beaucoup plus grande que celle de la circulation maritime ordinaire. Il peut éviter facilement les autres navires. En conséquence, les besoins de son fonctionnement peuvent se comparer à ceux des avions qui ont la responsabilité d'éviter les ballons ou planeurs. Un Hovercraft qui se déplace à 60 milles à l'heure peut facilement passer devant la proue d'un navire qui se déplace à 10 milles à l'heure, et ce, en toute sécurité même s'il est relativement près du navire.

c) Le pilotage et la navigation de l'Hovercraft sont très semblables à ceux d'un avion. Le conducteur doit obligatoirement être conscient et au courant des règlements et règles maritimes. Cette combinaison de techniques aériennes et maritimes, jointe à la méthode unique de fonctionnement de l'Hovercraft fait qu'il n'est pas pratique de règlementer le fonctionnement des véhicules à coussin d'air conformément à des règles préétablies, en particulier pour ce qui est des exigences ayant trait à l'équipage.

8. Nous croyons savoir que la Loi sur la marine marchande du Canada sera bientôt modifiée parce qu'elle renferme beaucoup de règles anciennes et inutilisées. La compagnie *Pacific Hovercraft ltd.* estime que la règlementation des véhicules à coussin d'air aux termes d'une loi qui doit elle-même être modifiée parce qu'elle ne convient pas, n'aidera pas l'industrie de l'Hovercraft et suscitera des difficultés qui pourraient bien empêcher son expansion commerciale. L'assujettissement d'un nouveau et différent service de transport à la règlementation existante, auquel il ne peut presque pas se conformer, va nuire à l'industrie de l'Hovercraft. La suppression de parties de la Loi sur la marine marchande du Canada ne constitue pas une solution pratique, car elle mettrait en jeu la plupart des dispositions de la Loi. Nous estimons que le moyen le plus efficace d'assurer l'essor d'une industrie de l'Hovercraft, bien régie et stable, est de mettre en vigueur des règles particulières qui régiront le fonctionnement des véhicules à coussin d'air depuis les débuts. Nous sommes d'avis que l'application des règlements et règles maritimes actuels entraînera des difficultés incontrôlables et qu'il faudra finalement faire des changements. Si le gouvernement élabore et applique maintenant des nouvelles règles, on pourra éliminer les problèmes découlant d'un changement à une date ultérieure et l'Hovercraft pourra servir plus efficacement. Si le gouvernement élabore et applique maintenant des nouvelles règles, on pourra éliminer les problèmes découlant d'un changement à une date ultérieure et l'Hovercraft pourra remplir un rôle plus efficace et utile dans le monde des transports au Canada.

9. La *Pacific Hovercraft Ltd* compte le personnel de techniciens et d'exploitants le plus expérimenté au monde. Son expérience comporte quatre mois d'essais dans les régions côtières et sud-ouest de la Colombie-britannique, cinq ans d'étude sur les possi-

bilités et les principes de fonctionnement de l'Hovercraft, le développement intensif de programmes d'affrètement dans les régions de l'Arctique et en d'autres endroits et le parachèvement d'études connexes au fonctionnement des aéroglisseurs.

10. A l'heure actuelle, la garde côtière du Canada se sert de l'Hovercraft dans les eaux côtières de la Colombie-britannique. On peut tirer de cette source des connaissances et de l'expérience concernant les aéroglisseurs. Les études du gouvernement fédéral fournissent aussi d'excellents renseignements sur les exigences de l'exploitation de ces véhicules.

11. On peut obtenir une aide précieuse de régions où les aéroglisseurs sont utilisés, y compris le Royaume-Uni, les pays scandinaves et les États-Unis.

12. Nous estimons qu'on peut élaborer des règlements précis, complets et efficaces en ayant recours aux connaissances des personnes qui exploitent présentement les véhicules Hovercraft au Canada et en passant en revue les enquêtes et rapports effectués par les organismes privés et gouvernementaux des pays étrangers.

13. L'établissement d'une autorité distincte afin de régir l'utilisation de l'Hovercraft au Canada aidera à l'essor de l'industrie, protègera les exploitants commerciaux contre les difficultés et sera dans l'intérêt public général, par suite des effets bénéfiques qu'entraînera l'utilisation croissante des aéroglisseurs.

14. Nous estimons qu'il est bien plus judicieux de mettre en vigueur de nouveaux règlements, lors de la mise en service d'un nouveau véhicule (comportant, au besoin, des règles appropriées et pertinentes de d'autres lois comme la Loi sur la marine marchande du Canada et la Loi sur l'aéronautique) plutôt que de recourir à de vieilles lois non pratiques et d'en supprimer certaines parties.

15. *Pacific Hovercraft Ltd.*, de concert avec les représentants des manufacturiers, avec d'autres exploitants de Hovercraft et avec des personnes expérimentées associées à l'industrie de l'aéroglisseur, a organisé un groupe consultatif afin d'acquérir des connaissances, à titre privé, dans les nombreux problèmes existants ou à venir associés aux règlements. Nous estimons que ce groupe pourrait aider efficacement à établir les règles régissant les véhicules Hovercraft au Canada.

16. Le plus grand avantage que l'Hovercraft peut apporter dans le domaine du transport public découle de la capacité amphibie unique de certains véhicules à coussin d'air. Il en résulte que les règles actuelles ne peuvent s'appliquer à l'Hovercraft, puisqu'il fonctionne sur l'eau, la glace et sur terre.

17. Afin de permettre l'expansion efficace de l'industrie de l'Hovercraft, il devrait y avoir une seule autorité compétente pour régir l'exploitation des aéroglisseurs en tout lieu.

Partie III

TAXES ET TARIFS FÉDÉRAUX

1. Les véhicules Hovercraft naviguant dans les eaux côtieres de la Colombie-britannique serviront primordialement au transport des passagers et des marchandises, concurrençant ainsi les traversiers.

2. Parce que les Hovercraft ont été classés d'abord comme avions, ils ont été assujettis à la taxe fédérale de vente. *Pacific Hovercraft Ltd.* a acquitté une taxe de 12 p. 100 sur le premier Hovercraft SRN-6 que la compagnie a importé.

3. Comme les opérations côtières fournissent un service équivalent à celui des services concurrents de traversiers, nous estimons que la taxe fédérale de vente est injuste, comme les véhicules de transport, exploités par les organisations concurrentes sont exempts de taxe, parce qu'ils sont admissibles au «permis de cabotage».

4. Nous estimons que, quelque soit l'autorité législative régissant l'Hovercraft, l'utilisation de ce dernier dans un milieu maritime devrait justifier son exemption de taxes par l'octroi du «permis de cabotage».

5. Nous estimons que l'utilisation de l'Hovercraft dans les régions arctiques du Canada, en raison des avantages prévus pour l'économie et le public qu'elle apportera devrait justifier son exemption de la taxe fédérale de vente.

6. Nous estimons que toute modification apportée à la loi et visant à exempter à l'avenir l'Hovercraft de la taxe fédérale de vente devrait avoir un effet rétroactif afin de permettre de présenter une réclamation pour rabais de taxe sur le premier Hovercraft importé au Canada, comme il paraît au paragraphe 2 ci-dessus.

7. *Pacific Hovercraft Ltd.* et le ministère fédéral des Finances poursuivent présentement des négociations à ce sujet.

Partie IV

SOMMAIRE

Ce mémoire vise à exposer très brièvement les problèmes relatifs à l'exploitation des véhicules Hovercraft au Canada et à faire valoir que les avantages marquants que le public canadien peut s'attendre à en retirer, peuvent souffrir injustement à moins que le gouvernement ne mette en vigueur des règles et règlements précis, appropriés et complets.

Pour récapituler les parties précédentes, veuillez noter les remarques suivantes:

Partie I: *Pacific Hovercraft Ltd.* estime qu'afin de permettre une expansion convenable et justifiée d'une industrie nationale de Hovercraft, le gouvernement fédéral doit régir l'exploitation et l'octroi des permis.

Partie II: *Pacific Hovercraft Ltd.* estime qu'afin de permettre une expansion appropriée, sûre et économique des opérations des véhicules Hovercraft, les règlements et règles actuels ainsi que la régie proposée, la Loi sur la marine marchande du Canada sont totalement insuffisantes. Nous préconisons que des règles et règlements distincts soient préparés et mis en vigueur aussitôt que possible.

Partie III: *Pacific Hovercraft Ltd.* estime qu'en raison des exemptions accordées aux transports concurrents et en raison du très vif intérêt public dans l'expansion des moyens de transport les plus efficaces dans les régions nordiques du Canada, le gouvernement fédéral devrait exempter de sa taxe de vente les véhicules à coussin d'air.

PRÉSENTÉ EN CE SIXIÈME JOUR DE MARS, 1969, PAR LE PRÉSIDENT M. P. BARRY JONES À VOTRE BIENVEILLANTE ATTENTION.

APPENDICE F

SUPPLÉMENT À L'APPENDICE «A» PRÉSENTÉ PAR PETER N. MILLER–27 FÉV. 1969

BORDEREAU Novembre 1967

Date de l'incident	Nom du navire	Place et nature de l'incident	Montant de la réclamation	Une clause restrictive a-t-elle joué ?	Le transporteur était-il à blâmer 100 p. 100
21.5.60	*Mary Billner*	Gashaga, Suède, fuite d'huile due à une tige de soupape brisée	8,960	Non	Oui
Juillet 1960	*Alkaid*	Échouage, rivière East	26,500	Non	Encore inconnu
10.9.60	*Arcturus*	El Segundo, Californie États-Unis. Fuite d'huile causée par la fermeture défectueuse des soupapes. Contamination des plages et des propriétés riveraines	11,182	Non	Oui
15.9.60	*Bideford*	Southampton Water. Fuite causée par la fermeture défectueuse d'une soupape	8,192	Non	Oui
17.12.60	*Sister Katingo*	Newhaven	71,381	Non	Oui
30.12.60	*Crinis*	Los Angeles	16,085	Non	Oui
25.1.61	*Esso Lyndhurst*	Port de Poole–Collision avec le «*Magilev*». Contamination du port et de la plage	8,640	Non	Deux-tiers
31.8.61	*Marathon*	Southampton Water. Fuite due à la fermeture défectueuse d'une soupape	9,996	Non	Oui
13.10.61	*Vibex*	Échouage dans l'estuaire du St.-Laurent. Une fuite d'huile cause du dommage aux yachts et aux pêches	90,861	Non	Oui
14.2.62	*Eagle Courrier*	Échouage dans la baie de Tokio. Une fuite d'huile endommage des lits d'herbes marines comestibles	195,430	Non	Oui
27.6.62	*Olympic Falcon*	Los Angeles. Fuite d'huile	12,258	Non	Oui
21.11.62	*Esso Libya*	Tonsberg (Norvège) Manipulations défectueuses des soupapes pendant le déchargement qui causent une fuite considérable d'où la contamination de la côte	10,762	Non	Oui
26.12.62	*Portula*	Providence. Fuite d'huile qui cause des dégâts aux plages aux quais et autres	11,723	Non	Oui
5.6.63	*World Mead*	St. Nazaire. Fuite d'huile	21,181	Non	Oui
30.11.63	*Zelos*	Échouage à Stockholm. Contamination d'huile provenant d'une fuite d'huile de soute	82,260	Non	Oui
10.1.64	*Brother George*	Échouage à Dry Tortugas. Contamination d'un parc national et d'un sanctuaire d'oiseaux par suite d'une fuite d'huile	7,923	Non	Oui
Fev. et mars 1964	*Lady Dorothy*	Libye/Delaware City	6,801	Non	Oui
20.8.64	*Mormacsurf*	Los Angeles	7,466	Non	Oui
1.12.64	*C.T. Gogstad*	Échouage à Bruno, golfe de Bothnie. Contamination des plages	155,088	Non	Oui

BORDEREAU Novembre 1967

Date de l'incident	Nom du navire	Place et nature de l'incident	Montant de la réclamation	Une clause restrictive a-t-elle joué ?	Le transporteur était-il à blâmer 100 p. 100
Janv. 65	*Rice Queen*	San Francisco	8,711	Non	Oui
9.2.65	*Ardgroom*	Fuite d'huile à Fermantle par suite de l'ouverture de la mauvaise soupape ...	6,311	Non	Oui
20.2.65	*Esso Lincoln*	Le navire a échoué à Avocat Rock et environ 20,000 tonnes d'huile brute se sont échappées. De nombreux ilôts ont été contaminés. On n'a poursuivi sérieusement aucune réclamation	10,000	Non	Encore inconnu
3.8.65	*Esso Amsterdam* .	Au cours du déchargement à Fawley par suite de la mauvaise fermeture de soupapes aériennes, une certaine quantité de mazout lourd a pu s'échapper dans le port. Malgré la prise immédiate de mesure correctives, il y eu grave pollution. Il a fallu notamment nettoyer non moins que 273 yachts et bateaux (l'incident est survenu pendant la semaine de Crowes). Le nettoyage a été effectué sous la surveillance d'un ingénieur hydrographe nommé par l'Association et a coûté L 4.757 4s.7d De plus le capitaine a été poursuivi est s'est vu imposer une amende et les frais au montant de L 321	35,000	Non	Oui
19.8.65	*Sarah Bowater* ...	Pendant qu'on pompait les eaux de la salle des machines à Holmsurd, une certaine quantité d'huile s'est échappée dans les eaux du port. Dès qu'on a constaté la fuite, on a arrêté les pompes et pris des mesures spéciales afin de prévenir la contamination d'une aire étendue du port ainsi que d'un nombre considérable de billes flottantes qui s'y trouvaient en réserve. Environ 18,750 billes de bois ont été salies et on a dû accepter de payer 10.29 couronnes suédoises par bille pour le nettoyage. Il y a eu aussi des frais supplémentaires pour nettoyer les môles et d'autres parties du havre. Les avocats de Stockholm de l'Association ont conclu les arrangements nécessaires	8,519	Non	Oui
23.9.65	*Esso Wandsworth* .	La Tamise—Collision avec le *Moerdjk* ...	35,000	Non	Pas encore décidé
21.11.65	*Achilles*	Échouage du Daikoka Jima. Fuite de mazout qui a endommagé l'aquarium Murorn et la propriété	8,433	Non	Oui
Juin 1966	*Bidford Priory* ...	Pollution attribuable à l'huile dans la baie de Rijeka. Contamination des plages et autres	17,938	Non	Oui
5.9.66	*Protostatis*	Voie maritime du Saint-Laurent. Contamination due à une fuite d'huile pendant l'arrimage du navire	6,624	Non	Oui

L'IMPRIMEUR DE LA REINE, OTTAWA, 1969

BORDEREAU

Date de l'incident	Navire	Lieu et nature de l'incident	Montant de la réclamation	Une chose restrictive a-t-elle été faite ?	Le transporteur était-il à blâmer ?
9.2.65	*Arlington*	Fuite d'huile à Fermeille par suite de l'ouverture de la soupape-bride	8,960	Non	Oui
20.2.65	*Esso Lincoln*	Le navire a échoué à Avocat Rock et environ 26,000 tonnes de pétrole brut ont été déchargées. De nombreux flots ont été contaminés. On a fermé les soupapes d'aérage du système de ballast pour éviter la contamination des soupapes. Contamination	26,500	Non	Encore inconnu
3.8.65	*Amoco Mutterdam*	Au cours de déchargement à Vancouver, par suite de la mauvaise fermeture de soupapes, environ 11 tonnes de pétrole brut ont été déversées dans le port. Malgré la prise immédiate de mesures correctives, il s'est produit une pollution. Il a fallu notamment nettoyer son moole, que 273 yachts et bateaux (l'incident est survenu pendant la semaine de Trafalgar). Le nettoyage a été effectué par la compagnie Ingalsbar by Transport. Nombre de [illegible]	8,192	Non	Oui
15.9.66	*Bideford*	Bruit suspectant une fuite de pétrole dans le port. Malgré la prise immédiate de mesures correctives, il s'est produit une pollution. Il a fallu notamment nettoyer son moole, que 273 yachts et bateaux (l'incident est survenu pendant la semaine de Trafalgar). Le nettoyage a été effectué par la compagnie Ingalsbar by Transport. Nombre de [illegible]	71,381	Non	Oui
17.12.66	*Sister Kathy*	Bruit suspectant une fuite de pétrole dans le port. Malgré la prise immédiate de mesures correctives, il s'est produit une pollution. Il a fallu notamment nettoyer son moole, que 273 yachts et bateaux (l'incident est survenu pendant la semaine de Trafalgar). Le nettoyage a été effectué par la compagnie Ingalsbar by Transport. Nombre de [illegible]	15,055	Non	Oui
30.12.66	*Orsis*	Bruit suspectant une fuite de pétrole dans le port. Malgré la prise immédiate de mesures correctives, il s'est produit une pollution. Il a fallu notamment nettoyer son moole, que 273 yachts et bateaux (l'incident est survenu pendant la semaine de Trafalgar). Le nettoyage a été effectué par la compagnie Ingalsbar by Transport. Nombre de [illegible]	8,640	Non	Deux-tiers
25.1.61	*Esso Lyndhurst*	Bruit suspectant une fuite de pétrole dans le port. Malgré la prise immédiate de mesures correctives, il s'est produit une pollution. Il a fallu notamment nettoyer son moole, que 273 yachts et bateaux (l'incident est survenu pendant la semaine de Trafalgar). Le nettoyage a été effectué par la compagnie Ingalsbar by Transport. Nombre de [illegible]	9,996	Non	Oui
31.3.61	*Marathon*	Bruit suspectant une fuite de pétrole dans le port. Malgré la prise immédiate de mesures correctives, il s'est produit une pollution. Il a fallu notamment nettoyer son moole, que 273 yachts et bateaux (l'incident est survenu pendant la semaine de Trafalgar). Le nettoyage a été effectué par la compagnie Ingalsbar by Transport. Nombre de [illegible]			
13.10.61	*Vigo*	Bruit suspectant une fuite de pétrole dans le port. Malgré la prise immédiate de mesures correctives, il s'est produit une pollution. Il a fallu notamment nettoyer son moole, que 273 yachts et bateaux (l'incident est survenu pendant la semaine de Trafalgar). Le nettoyage a été effectué par la compagnie Ingalsbar by Transport. Nombre de [illegible]	35,000	Non	Oui
19.3.65	*Simon Bonarto*	Une fuite d'huile causa des dommages pendant qu'on procédait les essais de vitesse sur la salle des machines à Holmwood, une certaine quantité d'huile s'est échappée dans les eaux du port. Des solutions ont contenu la fuite, mais on a tout [illegible] et pris des mesures rapides afin de prévenir la contamination. Les [illegible]	90,[illegible]	Non	Oui
14.2.62	*Eagle Quarter*	Bruit suspectant une fuite de pétrole dans le port. Malgré la prise immédiate de mesures correctives, il s'est produit une pollution. Il a fallu notamment nettoyer son moole, que 273 yachts et bateaux (l'incident est survenu pendant la semaine de Trafalgar). Le nettoyage a été effectué par la compagnie Ingalsbar by Transport. Nombre de [illegible]	155,430	Non	Oui
27.6.62	*Olympic Falcon*	Les [illegible] Butterbilly [illegible] contenant 12,258 tonnes de pétrole brut ont été [illegible]	12,258	Non	Oui
21.11.62	*Esso Libya*	Tonnes de pétrole brut [illegible] trouvaient en réserve. Environ 150,000 billes de bois sont [illegible] sur le [illegible] acoplyant [illegible] 20,000 [illegible] soudées par bille pour le nettoyage. Il y a eu aussi des frais supplémentaires pour nettoyer les [illegible] partie de l'Association qui couvre les arrangements [illegible]	10,767	Non	Oui
26.12.62	*Portals*	Bruit suspectant une fuite de pétrole dans le port. Malgré la prise immédiate de mesures correctives, il s'est produit une pollution. Il a fallu notamment nettoyer son moole, que 273 yachts et bateaux (l'incident est survenu pendant la semaine de Trafalgar). Le nettoyage a été effectué par la compagnie Ingalsbar by Transport. Nombre de [illegible]	11,723	Non	Oui
7.2.63	*Mead*	Bruit suspectant une fuite de pétrole dans le port. Malgré la prise immédiate de mesures correctives, il s'est produit une pollution. Il a fallu notamment nettoyer son moole, que 273 yachts et bateaux (l'incident est survenu pendant la semaine de Trafalgar). Le nettoyage a été effectué par la compagnie Ingalsbar by Transport. Nombre de [illegible]	21,151	Non	Oui
23.9.65	*Esso Wandsworth*	La [illegible] d'huile provenant d'une fuite d'huile de chauffage du Dallolin, Tiny, Ferrovia et masout qui a endommagé l'équipement [illegible]			
21.10.65	*Aquitaine*	Bruit suspectant une fuite de pétrole dans le port. Malgré la prise immédiate de mesures correctives, il s'est produit une pollution. Il a fallu notamment nettoyer son moole, que 273 yachts et bateaux (l'incident est survenu pendant la semaine de Trafalgar). Le nettoyage a été effectué par la compagnie Ingalsbar by Transport. Nombre de [illegible]			
7.10.66	*Bedford Priory*	Pollution artificielle à Bedford, dans une baie de Bideford. Contamination des plages et autres [illegible]	2,923	Non	Oui
Fév. et mars 1964	*Lady Dorothy*	Libye/Delaware City [illegible]	2,801	Non	Oui
5.9.66	*Portoriano*	Voie maritime de Saint-Laurent. Contamination due à une fuite d'huile pendant l'arrimage du navire [illegible]	7,468	Non	Oui
20.3.64	*Marmaduke*	Bruit suspectant une fuite de pétrole dans le port. Malgré la prise immédiate de mesures correctives, il s'est produit une pollution. Il a fallu notamment nettoyer son moole, que 273 yachts et bateaux (l'incident est survenu pendant la semaine de Trafalgar). Le nettoyage a été effectué par la compagnie Ingalsbar by Transport. Nombre de [illegible]	6,624	Non	Oui
1.12.64	*C.T. Gosfiel*	Echouage à Bronx, golfe de Bothnie. Contamination des plages	154,823	Non	Oui

Première session de la vingt-huitième législature

1968-1969

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS DU COMITÉ PERMANENT DES

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: L'honorable GUNNAR S. THORVALDSON

Fascicule 8

Troisième et dernière séance sur le Bill S-23,

intitulé:

"Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada".

SÉANCE DU JEUDI 13 MARS 1969

TÉMOINS:

MINISTÈRE DES TRANSPORTS: M. Jacques Fortier, c.r., avocat-conseil et directeur du contentieux; M. R. R. MacGillivray, administrateur, Direction des règlements de la marine marchande. *Pacific Hovercraft Ltd.:* M. John P. Nelligan, conseiller juridique. *Hoverwork Canada Ltd.:* M. A. B. German, président. *Canadian Chamber of Shipping:* M. Jean Brisset, c.r., conseiller juridique. *Dominion Marine Association:* M. P. R. Hurcomb, directeur général.

RAPPORT DU COMITÉ

29578—1

LE COMITÉ PERMANENT (Sénat)
DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: L'honorable GUNNAR S. THORVALDSON

Les honorables sénateurs:

Aseltine
Blois
Bourget
Burchill
Connolly (*Halifax-Nord*)
Davey
Denis
*Flynn
Fournier (*Madawaska-Restigouche*)
Gladstone
Hayden
Hollett
Isnor
Kinley
Kinnear
Langlois
Lefrançois
Macdonald (*Cap Breton*)
*Martin
McElman
McGrand
Michaud
Molson
O'Leary (*Antigonish-Guysborough*)
O'Leary (*Carleton*)
Pearson
Petten
Rattenbury
Smith (*Queens-Shelburne*)
Sparrow
Thorvaldson
Welch—(30)

*Membres d'office

(Quorum 7)

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat, Mardi 21 janvier 1969:

Suivant l'ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Langlois, appuyé par l'honorable sénateur Bourget, C.P., tendant à la deuxième lecture du Bill S-23, intitulé: "Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada."

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

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Langlois propose, appuyé par l'honorable sénateur Bourget, C.P., que le bill soit déféré au Comité permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,
ROBERT FORTIER.

PROCÈS-VERBAUX

Le jeudi 13 mars 1969.

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

Présents: Les honorables sénateurs Thorvaldson (*Président*), Aseltine, Blois, Bourget, Burchill, Denis, Flynn, Gladstone, Isnor, Kinley, Kinnear, Langlois, Macdonald (*Cap Breton*), McGrand, Pearson, Petten, Robichaud, Smith (*Queens-Shelburne*), et Sparrow—19.

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

Le Bill S-23, intitulé "Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada" est remis à l'étude.

Les témoins dont les noms suivent comparaissent:

Ministère des Transports: Jacques Fortier, c.r., avocat-conseil et directeur du contentieux; R. R. MacGuillivray, administrateur, Direction des règlements de la marine marchande.

Pacific Hovercraft Ltd: John P. Nelligan, conseiller juridique.

Hoverwork Canada Ltd: A. B. German, président.

Canadian Chamber of Shipping: Jean Brisset, c.r., conseiller juridique.

Dominion Marine Association: P. R. Hurcomb, directeur général.

Ordre est donné d'imprimer sous forme d'Appendice G les documents déposés par Jean Brisset, c.r.

Sur la proposition du sénateur Langlois, *il est décidé* de faire rapport du Bill accompagné des modifications qui suivent:

1. *Page 15:* Retrancher les lignes 17 à 41, inclusivement.

2. *Page 17:* Retrancher les lignes 17 à 21, inclusivement, et y substituer ce qui suit:

"(*a*) visant l'attribution de brevets aux personnes qui agissent en qualité de membres d'équipage ou qui ont un emploi relatif à l'entretien et à la réparation d'aéroglisseurs utilisés pour la navigation ainsi que la suspension et la révocation de ces brevets;"

A midi et 45 minutes, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le sous-chef adjoint de la Direction des comités,
John A. Hinds.

RAPPORT DU COMITÉ

Jeudi, 13 mars 1969.

Le Comité permanent des transports et des communications auquel a été déféré le Bill S-23, intitulé: "Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada", a, pour obtempérer à l'ordre de renvoi du 21 janvier 1969, étudié ledit Bill et en a fait rapport avec les amendements suivants:

1. *Page 15:* Retrancher les lignes 17 à 41, inclusivement.

2. *Page 17:* Retrancher les lignes 17 à 21, in clusivement, et y substituer ce qui suit:

"(*a*) visant l'attribution de brevets aux personnes qui agissent en qualité de membres d'équipage ou qui ont un emploi relatif à l'entretien et à la réparation d'aéroglisseurs utilisés pour la navigation ainsi que la suspension et la révocation de ces brevets;"

Président,

GUNNAR S. THORVALDSON.

LE SÉNAT

COMITÉ DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 13 mars 1969

Le Comité des transports et des communications ayant été saisi du Bill n° S-23 destiné à modifier la Loi sur la navigation du Canada, se réunit aujourd'hui à 11 heures du matin afin de poursuivre l'étude de ce Bill.

Le sénateur Gunnar S. Thorvaldson préside.

Le Président: Comme vous le savez, messieurs les sénateurs, nous avons à l'étude le Bill S-23, intitulé Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada. Je demande à Me Fortier, avocat-conseil du ministère des Transports, de nous faire un exposé.

Me Jacques Fortier, c.r., conseil et directeur du contentieux, ministère des Transports: Monsieur le président, messieurs les sénateurs, M. P. Barry Jones et M. John P. Nelligan ont souligné au Comité la semaine dernière que les permis accordés aux opérations relatives à l'appareil hovercraft devraient émaner du gouvernement fédéral et non des provinces, et que les règlements auxquels l'hovercraft est assujetti devraient entrer en vigueur aussitôt que possible. M. German a également affirmé à la même occasion que l'International Civil Aviation Organization avait recommandé d'enlever les aéroglisseurs de la catégorie des aéronefs. Il a déclaré de plus que, dans le Royaume-Uni, l'aéroglisseur est reconnu comme navire par la loi lorsqu'il voyage sur l'eau et comme véhicule terrestre lorsqu'il voyage sur terre.

Je tiens à signaler l'existence de divers genres d'aéroglisseurs. On trouve aujourd'hui en France un train roulant sur coussins pneumatiques et dont les roues ne quittent jamais le rail, mais le mécanisme des coussins à air qui est incorporé dans la structure de ce train allège considérablement le poids du convoi sur les roues qui le soutiennent. On a aussi perfectionné ce qu'on appelle un camion à coussins pneumatiques auquel s'applique le même principe, c'est-à-dire que le même genre de mécanisme est ajouté au camion de façon à alléger notablement le poids du véhicule sur ses roues.

Il y a enfin l'appareil hovercraft qui ne voyage que sur l'eau et c'est là le véhicule que la société de M. Jones emploie en guise de transbordeur entre la ville et l'île de Vancouver.

En théorie, l'hovercraft est un aéronef. Toutefois il se déplace à quelques pouces seulement au-dessus du sol et, par conséquent, les règlements relatifs aux aéronefs ne peuvent s'appliquer à l'hovercraft. C'est la raison majeure pour laquelle l'appareil hovercraft a été soustrait à l'application de la Loi sur l'aéronautique pour passer à celle de la Loi de la marine marchande du Canada lorsque cet appareil voyage sur l'eau.

Le projet de loi récent destiné à modifier la Loi sur l'aéronautique vient de recevoir la sanction royale. Le changement apporté à la définition du terme "aéronef" dans cette loi, laquelle soustrait les aéroglisseurs des dispositions de la loi sur l'aéronautique, entrera en vigueur dès la proclamation faite par le Gouverneur en conseil.

Le définition de l'aéroglisseur que contient le Bill modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada entrera en vigueur après la proclamation. Je tiens à faire observer que la mise en vigueur de ces deux amendements au moment de la proclamation n'est pas motivée, comme le prétend M. Nelligan, par le fait que le ministère des Transports peut avoir quelques réserves à faire au sujet de cette soustraction des aéroglisseurs à la Loi sur l'aéronautique. En réalité, la raison pour laquelle on doit attendre la proclamation est que les deux modifications à la Loi sur l'aéronautique et à la Loi sur la marine marchande du Canada doivent entrer en vigueur simultanément. De plus, avant que les aéroglisseurs puissent être assujettis à la Loi sur la marine marchande du Canada, le ministère devra rédiger les règlements qui les régiront.

La dernière question enfin, celle qui consiste à savoir si ces aéroglisseurs relèveront de la juridiction fédérale ou provinciale lorsqu'ils voyagent sur terre, fait actuellement l'objet d'une étude poussée.

Monsieur le président, on est d'avis que lorsque les aéroglisseurs se déplacent sur l'eau ils se rapprochent de la catégorie des transbordeurs. Les

transbordeurs, toutefois sont visés par les dispositions de l'article 92.10 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique.

Le sénateur Pearson: Pourquoi seraient-ils considérés comme étant des transbordeurs?

M. Fortier: Parce qu'ils constituent des lignes de communication. Ils servent de moyen de communication entre deux endroits, soit régulièrement ou d'autre façon.

Le sénateur Pearson: Le transbordeur ne sert qu'à traverser un cours d'eau ou une rivière.

M. Fortier: Au fond, il est possible de considérer qu'un transbordeur est un navire, mais cependant les transbordeurs pourraient avoir leur propre catégorie car ils font le transport des voyageurs d'un endroit à un autre, et cela plus ou moins régulièrement.

Le Président: N'est-il pas exact aussi, monsieur Fortier, que la plupart des cours d'eau et des rivières sont navigables et qu'en conséquence ils relèvent de la juridiction du gouvernement fédéral?

M. Fortier: C'est juste en ce qui concerne la navigation, monsieur le président, aux termes de l'article 92 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. Les lignes de communication à l'intérieur d'une province relèvent toutefois exclusivement de la juridiction de cette province. Voilà pourquoi les transbordeurs et les appareils hovercraft ne pourraient être visés par les lois fédérales aux fins de l'octroi des permis, comme l'a avancé monsieur Jones.

Le sénateur Pearson: Mettons qu'il y ait un service d'appareils hovercraft entre Terre-Neuve et l'Île du Prince-Edouard. Ces deux provinces sont distinctes l'une de l'autre.

M. Fortier: Dans ce cas, monsieur, l'octroi des permis se ferait en vertu de la loi fédérale relative aux transbordeurs car les opérations de ces appareils s'effectueraient sur le plan interprovincial ou international.

Le sénateur Burchill: Ou bien entre le Canada et les États-Unis.

M. Fortier: Ce serait la même chose, monsieur.

Monsieur le président, nous croyons qu'un autre détail devrait être signalé au Comité. A la page 17 du Bill, l'alinéa a) de l'article 712A prévoit que des règlements pourront être dressés afin de prescrire les qualités requises des équipages ainsi que l'entretien des appareils hovercraft. Nous tenons à proposer un amendement dont la teneur se lirait comme il suit.

(2) Le Gouverneur en conseil peut dresser des règlements qui

a) prévoient l'octroi de permis aux personnes qui agissent comme membres de l'équipage ou qui sont employées en vue de l'entretien et de la réparation des aéroglisseurs dont se sert la navigation, ainsi que la suspension et la révocation de ces permis;

Le Président: Où voulez-vous insérer cette modification?

M. Fortier: Monsieur le président, il apparaîtrait à la page 17, l'alinéa a).

Le Président: L'alinéa a). Ah oui, au paragraphe (2) de l'article 27 du Bill.

Le sénateur Burchill: Vous proposez de rayer ce paragraphe pour y substituer ce que vous venez de lire?

Le Président: La proposition serait de faire disparaître l'alinéa a). Messieurs les sénateurs, nous aborderons cette question d'un amendement lorsque nous étudierons le projet de loi article par article. Inutile de lui accorder notre attention à ce moment.

M. Fortier n'a rien à ajouter pour le moment. Si vous le voulez bien, je propose qu'on demande à M. Nelligan ou à M. Jones, ou à tous deux, s'ils ont quelque chose à ajouter en réponse aux propositions de M. Fortier.

Le sénateur Langlois: Avant que nous ne laissions la parole à M. Nelligan, monsieur le président, je demanderai à M. Fortier de bien vouloir confirmer si mon interprétation de l'alinéa a) du paragraphe (2) de l'article 712A, à la page 17, est exacte. Le ministère a-t-il l'intention de prescrire les qualités qui seront exigées du personnel préposé à l'entretien et à la réparation des appareils hovercraft, même si ces gens ne font pas partie de l'équipage de l'hovercraft en cause?

M. Fortier: En ce qui concerne les mécaniciens préposés à la réparation de ces aéroglisseurs, on se propose effectivement d'exiger un permis.

Le sénateur Langlois: Nous nous éloignons de la Loi sur la marine marchande du Canada. Si nous nous mettons à contrôler les qualités exigées des personnes qui travaillent dans des chantiers ou établissements maritimes, ou dans des ateliers où se font l'entretien et la réparation des appareils hovercraft, n'allons-nous pas dépasser la portée de la Loi sur la marine marchande du Canada?

M. Fortier: Monsieur le sénateur, permettez-moi de souligner que les dispositions de cette nature qui se rattachent à l'hovercraft seraient ordinairement semblables aux dispositions de même teneur que l'on trouve dans les règlements concernant la navigation aérienne afférents à la Loi de l'aéronautique. Dans ce dernier cas, le ministère contrôle et accorde des permis non seulement aux pilotes

mais aussi aux membres du personnel préposé à l'entretien et à la réparation des aéronefs.

Le sénateur Langlois: Deux torts ne constituent pas un droit.

Le Président: A-t-on d'autres questions à poser au sujet de cet article? Nous y reviendrons plus tard évidemment, monsieur le sénateur Langlois, lorsque nous poursuivrons l'étude du Bill.

Monsieur Nelligan, voulez-vous adresser la parole au Comité?

M. John P. Nelligan (Avocat-conseil de la Pacific Hovercraft Ltd): Monsieur le président, il est difficile d'ajouter quoi que ce soit à ce que M. Fortier vient de vous exposer. Je tiens cependant à apporter une mise au point à la déclaration qu'il a faite en affirmant que l'hovercraft ne se déplace que sur l'eau. Mais c'est là justement ce que nous voulons établir; il n'en est pas ainsi du tout. Nos appareils hovercraft stationnent actuellement à l'aéroport de Vancouver, lequel est situé en terre ferme, sans contredit. Ces appareils ne fonctionnent pas uniquement sur l'eau, comme cela se trouve dans le cas des transbordeurs. Et il en résulte pour nous un très grave problème. Nos appareils sont des aéronefs jusqu'au moment où ils quittent la piste d'atterrissage et puis, dès qu'ils touchent l'eau salée, ils deviennent des transbordeurs. La question, par conséquent, n'est pas aussi simple que le laisse entendre M. Fortier.

La question des permis soulève aussi une grande difficulté. Etant donné que mon client a agi de bonne foi lorsqu'il a cherché à interpréter l'intention du ministère de la Justice, nous avons consacré passablement d'argent à établir notre compétence aux termes de la Loi de l'aéronautique. Au fait, nous n'avons reçu des permis en vertu de cette loi qu'après de très longues délibérations et il nous a fallu nous conformer à un certain nombre de réglements extrêmement rigoureux.

Si nous constatons, au moment de nous lancer en affaires, que les permis sont sans valeur et qu'il faut nous adresser aux autorités provinciales et recommencer dès le début, nous subirons un tort considérable car nous avons accepté les affirmations, faites par ce gouvernement, que lui seul possédait le contrôle et l'autorité nécessaires. A notre autorité, si ce gouvernement possède l'autorité voulue il devrait la conserver, à moins qu'il existe une explication beaucoup plus claire que celle avancée par M. Fortier, jusqu'au moment où l'on énoncera des règlements convenant à ce genre de véhicule en particulier.

Je prétends que cela nous laisse dans une situation très anormale pour le moment, car nous ne savons quels règlements s'appliquent dans notre cas. Nous avons effectivement observé tous les règlements qu'on nous a indiqués jusqu'à présent.

Le Président: Monsieur Nelligan, pour nous arrêter à ce point, vous avez parlé de "ce gouvernement". Mettez-vous en doute l'autorité du gouvernement fédéral en avançant que, d'une façon ou d'une autre, ces questions devraient relever de la juridiction provinciale?

M. Nelligan: Pas du tout. Nous affirmons que nous avons reconnu l'autorité du gouvernement fédéral et, de ce fait, nous sommes entrés dans des frais considérables afin de nous conformer aux règlements. Et puis, juste au moment où nous nous lançons en affaires ou à peu près en même temps, nous apprenons que ce gouvernement a abrogé son contrôle, son autorité, et qu'il abandonne le tout à l'autorité provinciale. Ceci nous place immédiatement en face d'un dilemme de nature commerciale. Nous ne savons plus où nous en sommes. La question est peut-être particulière à notre situation et les sénateurs doivent traiter d'une question de principe. Par contre, vu l'avantage qu'il y a à développer cette industrie, il serait peut-être plus prudent de ne rien changer avant que cette Chambre ait suffisamment de données en main pour lui permettre d'élaborer une sage politique. Nous soumettons respectueusement que, puisque l'hovercraft n'en est qu'à ses débuts, cette partie du Bill devrait être étudiée plus tard à un moment où les sénateurs auront suffisamment de données pour servir de fondement à une politique aussi sage que bien avisée. Dans l'intervalle, on devrait au moins reconnaître que nous nous sommes conformés aux règlements et, en conséquence, nous permettre de poursuivre nos opérations, au moins pendant une certaine période de temps.

Je vais souligner une autre difficulté qui ne concerne peut-être pas les sénateurs. Nous comprenons que d'autres services du gouvernement tiennent actuellement à se servir de l'hovercraft et ils exigent que seuls les véhicules munis de permis soient employés. Or personne ne possède de permis présentement parce que le projet de loi est, en quelque sorte, en suspens et que nous ne pouvons obtenir ces permis. On ne nous accordera sûrement pas un permis provincial s'appliquant aux transbordeurs pour effectuer des opérations dans les Territoires du Nord-Ouest, et pourtant personne ne semble savoir quelle est l'autorité en mesure de nous accorder le permis requis. Ceci pose un grave problème en ce qui nous concerne. Si la Loi sur l'aéronautique comprenait le droit de surveillance pendant un certain temps, nous faisons la recommandation suivante. Nous pourrions tous tirer parti d'une technologie plus avancée de cet art et élaborer une politique beaucoup plus avisée que celle qui, à mon sens, peut être formulée à l'heure actuelle. Je ne crois pas pouvoir exposer la question plus clairement pour le moment.

Le Président: Monsieur Nelligan, une province a-t-elle légiféré au sujet de ces aéroglisseurs?

M. Nelligan: Pas à ma connaissance, monsieur. Tout vient du fait qu'on considère qu'il s'agit d'un transbordeur et que nous aurons le même nombre d'ancres que les autres transbordeurs et le même nombre de marins, et que nous serons assujettis aux mêmes règlements. A notre avis cela va retarder la solution des problèmes.

Le sénateur Langlois: A mon avis, je ne crois pas qu'il s'agisse de savoir si une province a légiféré ou non en la matière. Il s'agit plutôt d'établir si c'est le gouvernement fédéral qui possède la juridiction nécessaire. Nous n'y pouvons rien.

Le Président: Je me demandais si l'une ou l'autre des provinces a réclamé juridiction à ce sujet.

M. Nelligan: Je crois qu'il n'y ait aucun doute actuellement que ce gouvernement a juridiction.

Le Président: Vous reconnaissez que le gouvernement fédéral possède une juridiction exclusive dans ce domaine?

M. Nelligan: Oui, exclusive. Mais en l'ajoutant à la Loi sur la marine marchande du Canada, il renoncerait à cette juridiction dans la mesure où il y aurait déplacement entre des points interprovinciaux. C'est la seule distinction à faire. Tant que la Loi sur l'aéronautique fera autorité à cet égard il n'y aura pas de difficulté.

Le Président: Nous pourrions demander à M. Fortier si le mot "aéroglisseur" est défini dans la Loi sur l'aéronautique.

M. Fortier: Oui. Les amendements récemment apportés à la Loi sur l'aéronautique comprennent la revision suivante de la définition du mot aéronef.

> "aéronef" signifie toute machine employée ou conçue aux fins de la navigation aérienne, mais il n'inclut pas un véhicule conçu pour se maintenir dans l'atmosphère grâce à la réaction, sur la surface de la terre, de l'air expulsé par la machine.

C'est la définition qui se trouve à exclure l'hovercraft.

M. Hopkins: Cela fait partie de la loi maintenant, n'est-ce pas?

M. Fortier: La loi n'a pas été proclamée encore mais le Bill S-14 a reçu la sanction royale.

M. Hopkins: Il n'y a pas encore eu de proclamation?

M. Fortier: Non la loi n'a pas été proclamée.

M. Nelligan: Nous croyons, et je le fais observer respectueusement, que la définition comprend aussi tout hélicoptère qui évolue à quelques pieds au-dessus du sol. Je ne crois pas qu'on a eu l'intention d'exclure les hélicoptères mais c'est là l'une des difficultés qu'offrent les définitions.

M. R. R. MacGillivray, Administrateur, Division des règlements de la marine marchande, ministère des transports: Je le crois. L'air n'est pas expulsé de la machine.

M. Nelligan: J'espère que nous n'aurons pas à aller en cour à ce sujet.

Le Président: Monsieur Fortier, avez-vous autre chose à dire en rapport avec l'exposé de M. Nelligan?

M. Fortier: Monsieur le président, messieurs les sénateurs, je tiens à signaler, à propos de la question soulevée par M. Nelligan au sujet du service qui existe actuellement entre la ville et l'île de Vancouver qu'une partie de ce service à Vancouver se fait non seulement sur l'eau mais sur terre. J'affirme que la modification à la Loi sur la marine marchande du Canada ne prévoit le contrôle de ce genre de véhicule que lorsqu'il se déplace au-dessus de l'eau. On est actuellement à étudier la question de savoir ce qui sera observé lorsque l'aéroglisseur voyagera sur terre et si ce sera l'autorité fédérale ou l'autorité provinciale qui exercera sa juridiction.

Monsieur le président, en ce qui concerne l'autre point, l'octroi d'un permis déjà fait par la Commission canadienne des transports à l'entreprise de M. Jones, je ferai observer que l'entreprise en question, de même qu'une autre société, a demandé à la Commission canadienne des transports l'autorisation de diriger un service hovercraft entre la ville et l'île de Vancouver. La Commission a tenu une audience publique et un permis a été accordé à la firme de M. Jones, tandis que l'autre demande fut rejetée.

Après qu'on eut refusé sa demande, l'autre société a fait appel auprès du ministre des Transports en invoquant les dispositions de la Loi sur l'aéronautique. Elle a interjeté appel de la décision rendue.

Le jugement rendu par le ministre a ordonné à la Commission d'accorder un permis à l'autre société intéressée. Par conséquent, les deux entreprises en cause ont aujourd'hui leur permis. Ce permis leur a été accordé parce qu'il était convenu que les véhicules en question ne relèveraient plus de la Loi sur l'aéronautique mais de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Le Président: Avez-vous objection, monsieur German, à ce que ces item soient inclus dans la Loi sur la marine marchande du Canada?

M. Andrew Barry German, président de la Hoverwork Canada Limited: Non, monsieur le président. Dans la déclaration que j'ai faite au comité la semaine dernière, mon intention était de mettre en évidence le fait que je suis d'accord en principe sur l'inclusion des aéroglisseurs dans le domaine d'application de la Loi sur la marine marchande lorsque, comme c'est mentionné dans l'amendement proposé, ils sont utilisés pour la navigation.

Je suis très heureux de pouvoir dire que je ne prévois aucune difficulté, et que je n'en ai eue aucune dans le passé, pour obtenir des autorités compétentes de l'époque des licences pour opérer à Montréal, bien que cela ait évidemment posé des problèmes administratifs, c'est vrai, et pour opérer l'année dernière dans les Territoires du Nord-Ouest, et même pour l'exploitation d'un aéroglisseur d'un type complètement différent à Ottawa, sur un parcours terrestre.

Ces licences peuvent certainement s'obtenir tant que les autorités appropriées estiment que l'équipement convient à sa tâche et que les qualifications du personnel qu'il implique sont adéquates, et enfin que le tout se fait dans le cadre d'une organisation compétente.

A en juger par mon expérience, cela s'est fait sur une base *ad hoc,* et d'une façon parfaitement satisfaisante.

En ce qui concerne la question soulevée par M. Fortier à l'égard de la modification proposée pour le paragraphe 712A alinéa (2) (a), ma réaction est de donner mon accord. Des engins qui ont normalement une certaine dimension ont à leur bord un ingénieur breveté qui, bien que n'étant pas prévu pour effectuer des réparatoins à l'engin, s'acquitte en fait de cette fonction. Les aéroglisseurs laissent normalement leur ingénieur derrière eux, et il intervient dans les travaux de nature technique lorsque l'engin n'est pas utilisé. Il me semble souhaitable d'exiger de ces personnes les qualifications appropriées, et je pense que le Gouverneur en conseil devrait être en mesure de prescrire les règlements voulus et d'émettre les licences ou de les retirer, comme il a été prévu ici.

Le Président: Je vous remercie. Désire-t-on poser des questions à M. German? Si non, êtes-vous prêts à examiner le Bill clause par clause?

Le sénateur Flynn: Monsieur le président, j'aimerais que l'on réponde à cette question: existe-t-il une législation applicable à l'hovercraft lorsqu'il circule sur les parcours terrestres? J'ai cru comprendre que le hovercraft tomberait sous le coup de la Loi de la marine marchande du Canada lorsqu'il circulerait sur des plans d'eau, mais existe-t-il une législation à son égard lorsqu'il circulera sur les parcours terrestres?

M. Fortier: Monsieur le sénateur, cette question est actuellement à l'étude. Ce que je peux dire, c'est qu'aux termes de la Loi de l'Amérique du Nord Britannique les voies de communication se trouvant à l'intérieur d'une province sont exclusivement de la compétence provinciale. Cependant, en ce qui concerne ces hovercrafts, il semble qu'ils seront surtout utilisés dans les Territoires du Nord-Ouest et, bien entendu, les gouvernements provinciaux n'interviennent pas dans les Territoires du Nord-Ouest. Il se pourrait donc que lorsqu'ils circuleront dans cette partie du pays, ils tombent sous le coup de la jurisdiction fédérale. Mais je le dis sans aucune certitude, étant donné que le problème est à l'étude.

Le sénateur Flynn: Bref, il n'existe absolument aucune législation, ni provinciale ni fédérale, applicable à ces véhicules lorsqu'ils circulent sur les parcours terrestres, tout au moins pour l'instant.

M. Fortier: Non.

Le sénateur Flynn: Comme vous l'avez laissé entendre, il se pose un problème de compétence, mais il n'existe aucune législation fédérale ou provinciale qui leur soit applicable.

M. Fortier: Ce n'est pas qu'il n'existe pas de législation, monsieur. C'est plutôt qu'il y a lieu d'examiner si la juridiction provinciale existant à l'heure actuelle en matière de voies de communication exploitées à l'intérieur d'une province sera applicable lorsqu'il s'agira d'exploiter des hovercrafts.

Le sénateur Flynn: Connaissez-vous une législation provinciale traitant des hovercrafts?

M. Fortier: Non, monsieur.

Le Président: On a expliqué cela il y a uncertain temps, monsieur Flynn. Aucune province n'estcensée être compétente et, par conséquent, aucune province n'a de législation.

Le sénateur Flynn: Il y a une différence entre la compétence et l'existence d'une législation. C'est là que réside ma question. Je conviens qu'il existe un problème de compétence, mais je veux savoir s'il existe une législation.

Le Président: Non, il n'y en a pas.

A-t-on d'autres commentaires à faire à propos de l'article 1?

Le sénateur Kinley: Quelle est la vitesse du hovercraft? Est-ce environ 60 milles à l'heure?

Le Président: Oui, M. Nelligan a dit que telle était sa vitesse.

Le sénateur Kinley: Le contrôle provincial est très important à 60 milles à l'heure, parce que ce sera pour de petites distances seulement.

Le Président: Cependant, monsieur Kinley, si nous avons bien compris les provinces ne réclament pas de compétence sur ces véhicules.

Le sénateur Kinley: Ma foi, les provinces veulent maintenant faire valoir leur compétence sur de considérables portions d'océan, elles ne tarderont donc pas à en demander également ici, vous verrez.

Le Président: Si tel est le cas, je suppose qu'il nous faut attendre qu'elles le fassent.

Je demande maintenant si les clauses 1(1), (2) et (3), concernant les aéroglisseurs et les règlements en matière de ligne de charge, sont adoptés ?

Des voix: Adoptés.

Le Président: Clause 2 ?

Des voix: Adoptée.

Le Président: En ce qui concerne les clauses 3 et 4, je crois que M. MacGillivray voudrait faire une déclaration concernant une objection à ces clauses présentées par M. Cook au nom de la *Canadian Merchants Service Guild*

M. MacGillivray: Monsieur le président, messieurs les sénateurs, M. Cook, représentant la *Canadian Merchants Service Guild*, qui est une organisation représentant les capitaines, les officiers et les mécaniciens des navires canadiens, a fait objection à ces clauses. Il a laissé entendre qu'il y a pénurie d'emploi pour les officiers de marine au Canada, du fait de la tendance à l'utilisation de navires de plus gros tonnage. Il a également laissé entendre que le résultat serait que les gens qui ne pourraient être employés aux États-Unis auraient les moyens de venir au Canada, et d'y prendre les emplois des citoyens canadiens.

A l'heure actuelle, il n'y a pas d'excédent d'officiers. En vertu de l'art. 135 de la Loi sur la marine marchande du Canada, le ministre est habilité à exempter un navire de l'obligation d'avoir le nombre spécifié d'officiers brevetés, s'il l'estime nécessaire, et au cours de l'année 1968 il a dû accorder 900 exemptions de ce type du fait de la pénurie de capitaines, d'officiers et de mécaniciens qualifiés. Il n'y a donc pas, à l'heure actuelle, pénurie d'emplois pour des officiers ayant les qualifications requises. Quant au risque de voir des Américains incapables de trouver de l'emploi chez eux venir ici et prendre l'emploi de citoyens canadiens, je pense que les procédures en matière d'immigration qui aboutissent au statut d'immigrant accepté sont de nature à éliminer tous ceux qui sont véritablement indésirables, et dans tous les cas les armateurs canadiens n'ont probablement aucune envie de confier de coûteux navires, ou leurs machines, à un personnel indésirable de ce genre.

Le fait est qu'à l'heure actuelle, en vertu de la Loi, n'importe quel sujet britannique peut posséder un brevet et travailler à bord de navires canadiens. Cependant, nous avons des immigrants en provenance de Norvège, d'Allemagne de l'ouest et de France, et d'autres endroits encore, qui étaient parfaitement qualifiés dans leur pays d'origine et qui aimeraient passer des examens au Canada, pour faire valoir leurs qualifications ici également, et y exercer la profession qu'ils ont choisie, et nous estimons désirable que cet amendement soit maintenu.

Le sénateur Kinley: Quelle est la loi des États-Unis ?

M. MacGillivray: Je pense que là il y a restriction.

Le sénateur Kinley: Effectivement. Il faut posséder la nationalité américaine. C'est tout ce que le syndicat demande ici.

M. MacGillivray: Oui.

Le sénateur Kinley: Ne pensez-vous pas que c'est raisonnable ?

M. MacGillivray: Non, je ne pense pas, parce que dans bien d'autres cas l'immigrant qui vient au Canada et qui possède des qualifications suffisantes dans un métier donné obtient l'autorisation de l'exercer.

Le sénateur Kinley: Peut-il exercer la médecine ?

M. MacGillivray: Non.

Le sénateur Kinley: Ou le droit ?

M. MacGillivray: Non.

Le sénateur Kinley: Il peut être mécanicien s'il possède les qualifications requises.

M. MacGillivray: C'est exact.

Le sénateur Kinley: Nous n'avons pas de marine marchande, et tout ce que désire faire la Nouvelle-Écosse doit se rattacher à l'océan. Nous avons de nombreux chômeurs dans cette province. Or, nous avons des écoles techniques, un programme d'enseignement technique, et vous payez beaucoup d'argent pour cela. C'est pourquoi je pense que nous devons protéger ces emplois pour nos propres concitoyens. Comme vous le savez, dans les autres pays les salaires sont moins élevés qu'au Canada, ce qui fait que des gens sont attirés ici par cette situation anormale.

M. MacGillivray: Mais ils viennent ici en tant qu'immigrants.

Le sénateur Kinley: Lorsqu'ils ont vécu cinq ans ici, ils deviennent citoyens canadiens et ont les mêmes chances. Mais nous ne devrions pas faire concurrence au reste du monde dans ce domaine. Nous ne le faisons dans aucun autre domaine. Je suis un employeur de main-d'œuvre et non pas un syndicaliste, mais je crois qu'ici leur position est juste.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, puis-je poser une question à M. MacGillivray? Il a fait état de 900 demandes au cours de l'année dernière. En préface à ma question, je voudrais dire que ces demandes d'exemption sont données pour des périodes inférieures à un an; en général, les exemptions sont valables pour une durée de trois mois. Par conséquent, M. MacGillivray, lorsque vous parlez de 900 demandes, voulez-vous dire 900 demandes émanant de personnes différentes, ou bien un total de 900, parmi lequel certaines demandes répétées?

M. MacGillivray: J'aurais dû mentionner, en effet, qu'un certain nombre de ces demandes étaient des répétitions. Les exemptions ne sont pas accordées pour une période d'une année entière. Certaines sont délivrées pour une période limitée. Le chiffre exact était 990 demandes, mais cela ne signifie pas qu'il y ait eu 990 personnes ayant fait une demande à un moment donné.

Le sénateur Langlois: N'est-il pas vrai, également, que la plupart de ces demandes proviennent de la province de Terre-Neuve, ou tout au moins une grande partie d'entre elles?

M. MacGillivray: Je ne pourrais répondre à cette question. Je pense cependant que la proportion est assez considérable. Je crois aussi que la plupart des demandes proviennent de la Côte est, et du Saint-Laurent.

Le sénateur Robichaud: Il y en avait également quelques-une de Saint-Jean.

Le sénateur Kinley: Ce qui fait un très vaste domaine de recrutement. Je ne suis pas certain en ce qui concerne les grades les plus élevés, mais les jeunes qui apprennent viennent de là au bout d'un moment.

M. MacGillivray: Comme l'a souligné M. Cook, il y a actuellement une campagne puissante en faveur de l'amélioration de la formation des gens de mer. Il existe un très bon collège de pêche à Terre-Neuve, où l'on enseigne la navigation et la mécanique, et il y en a d'autres dans d'autres provinces. Ils sont administrés par les provinces parce que, comme il s'agi d'une question d'éducation, ils tombent sous le coup des privilèges provinciaux, mais ils sont subventionnés et assistés jusqu'à un certain point par le ministère, et nous faisons tout notre possible pour leur assurer un très haut niveau, de façon à ce que les jeunes gens qui en sortent soient en mesure de se qualifier.

Le sénateur Kinley: Nous acceptons le brevet britannique, n'est-ce pas?

M. MacGillivray: Oui.

Le sénateur Kinley: Et d'autres pays également?

Le sénateur Langlois: Et d'Irlande?

M. MacGillivray: Oui.

Le sénateur Kinley: Je regrette, je n'ai pas entendu ce que vous avez dit.

M. MacGillivray: D'autres pays du Commonwealth, et la République d'Irlande.

Le sénateur Langlois: C'était les résultats d'un récent amendement de la Loi sur la marine marchande du Canada.

M. MacGillivray: Un amendement qui date d'il y a quelques années.

Le Président: Y a-t-il d'autres questions à poser en ce qui concerne cette clause 3?

Etes-vous prêts pour les questions? La clause 3 est-elle adoptée?

Voix: Adoptée.

Le Président: La clause 4? La clause 4 est-elle adoptée?

Voix: Adoptée.

Le Président: Clause 5. Peut-être M. MacGillivray pourra-t-il nous dire quelques mots d'explication, pour les membres du comité qui n'étaient pas ici la dernière fois. Peut-être nous dira-t-il pourquoi ces articles 238 à 243 et 270 à 275 sont maintenant rejetés.

M. MacGillivray: Ces articles sont vraiment archaïques. Ils ont figuré à la Loi de la marine marchande du Canada et à la législation qui l'a précédée pendant bien des années, sans qu'un seul mot y ait pratiquement été changé, et cela depuis l'époque de la marine à voile. Ce sont des clauses portant sur la protection des gens de mer contre les créanciers et contre les tenanciers peu scrupuleux de taverne et de lieux de divertissement, de maisons de logement et de maisons de débauche, et ils constituent un moyen d'obliger ces gens à coopérer en vue de la capture des déserteurs. Ils ne sont vraiment plus de notre époque. Le fait de les supprimer de cette Loi n'est peut-être qu'un prolongement de la politique actuelle qui ferme au gouvernement l'accès des chambres à coucher.

Le Président: Si les honorables sénateurs veulent bien lire les petits caractères des deux ou trois pages suivantes, ils comprendront la raison de l'abrogation de ces articles.

La clause 5 est-elle adoptée?

Voix: Adoptée

Le sénateur Denis: Pourquoi avons-nous deux clauses pour l'abrogation de ces articles 238 à 243 et 270 à 275?

Le Président: Je suppose que cela provient de l'élaboration du projet.

M. MacGillivray: Il s'agit de certains des raffinements que pratique, en matière d'ébauche de projets, le ministère de la Justice. Dans une même clause il traite d'articles qui se suivent.

Le Président: Les clauses 5 et 6 sont-elles adoptées?

Voix: Adoptées.

Le Président: Nous traiterons maintenant de la clause 7 de la page 4. Elle concerne les règlements édictés en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada. M. MacGillivray, auriez-vous l'obligeance d'expliquer très brièvement le sens de la clause 7?

M. MacGillivray: Oui, M. le président. La Commission royale sur le pilotage, dans la première partie de son rapport, a déclaré que certains de nos règlements en matière de pilotage sont *ultra vires* et par conséquent nuls et non avenus. Presque simultanément, nous avons eu dans nos tribunaux une ou deux décisions invalidant certains de nos règlements. De même, le rapport de la Commission royale sur le pilotage jette un certain doute sur certaines des autres dispositions.

Nous ne sommes pas nécessairement d'accord avec les opinions légales des membres de la Commission sur ce point, mais afin de mettre fin à tout doute, nous avons proposé que cette clause valide tous les règlements existents, afin que nous puissions continuer à administrer le pilotage exactement comme nous l'avons fait pendant de bien longues années.

Le sénateur Kinley: Ceci n'est pas nouveau, n'est-ce pas?

M. MacGillivray: Nous ne faisons intervenir rien de nouveau ici.

Le sénateur Kinley: Sauf le contrôle exercé par la Gouverneur en conseil.

M. MacGillivray: Non, ce contrôle a été exercé pendant bien des années.

Le sénateur Kinley: Je sais.

M. MacGillivray: Et ce que je dis, c'est que la Commission royale a jeté un certain doute sur la validité des règlements édictés dans le cadre du système.

Le sénateur Kinley: On nous a soumis, l'autre jour, une proposition faite par une certaine personne représentant un certain organisme, signifiant que le pilotage à propos duquel il se plaint est maintenant contrôlé par une ordonnance en conseil.

M. MacGillivray: Cette objection avait été faite par le capitaine Hurcomb, au nom de la Dominion Marine Association, et elle provenait du fait que, en fixant la date d'expiration de la validité de cet article, nous l'avons fixée au 31 décembre 1969, en prévoyant qu'elle pourrait être prolongée pour une nouvelle année ou par la proclamation d'une ordonnance en conseil.

Au ministère des Transports, nous étudions actuellement le rapport de la Commission royale. Il y a lieu de se souvenir que la première partie de ce rapport se compose de quelques 800 pages; que la deuxième partie a été publiée et qu'elle comprend de 500 à 600 pages; et que trois autres parties doivent être publiées par la suite. C'est donc une étude extrêmement volumineuse ayant pour objet de déterminer la législation que pourra proposer le gouvernement pour instaurer un nouveau régime dans le domaine du pilotage. Lorsque nous avons eu communication du rapport de la Commission royale, et que nous avons constaté que nos règlements étaient critiqués, nous avons estimé qu'il était nécessaire de disposer de quelque chose qui permettrait de perpétuer notre système jusqu'à ce que le temps soit venu de présenter une nouvelle législation complète en matière de pilotage, et afin de proposer une législation qui ne serait pas sujette à caution, nous avons organisé une série de réunions de toutes les organisations qui pourraient être intéressées par cette question. Il s'agissait de la Fédération de la marine marchande du Canada, de l'Association maritime du Dominion, de la Fédération des pilotes du Saint-Laurent, et de l'Association nationale des pilotes maritimes canadiens. Nous avons eu des rencontres avec eux, nous avons dit que nous pensions qu'il fallait faire quelque chose, et nous avons proposé de faire quelque chose dans ce domaine. Nous leur avons demandé s'ils apporteraient leur appui à cette législation, et ils ont répondu à l'unanimité par l'affirmative, à condition qu'il y ait une date limite pour nous tenir sous pression constante et nous pousser à préparer rapidement la nouvelle législation. La date limite proposée à ces réunions par le capitaine Hurcomb était la fin de ce mois, et comme le sénateur Langlois l'a mentionné lors de la première réunion de ce comité, ainsi que M. Cook de la Guild, il était bien évident pour les membres présents lors de cette réunion, qui savent combien il est difficile de faire passer une législation à la hâte, que fixer la fin du mois comme date limite était une attitude absolument dépourvue de sens pratique. C'était au mois d'octobre dernier, et au cours de notre entretien nous avons alors laissé entendre qu'envisager approximativement 18 mois serait sans doute être optimiste. Aussi, lorsque le gouvernement a pris sa décision à l'égard de cet

article, c'est lui qui a décidé de proposer ces dates limites.

Le sénateur Kinley: Sa demande spéciale portait que ses capitaines et ses seconds, qui parcourent constamment le fleuve Saint-Laurent et qui sont pilotes experts sur le fleuve, ne devraient pas être obligés d'embaucher des pilotes spéciaux pour remonter le fleuve.

M. MacGillivray: Oui, et il a ajouté que ce fait était reconnu par la Commission royale. . .

Le sénateur Kinley: Oui.

M. MacGillivray: . . .qui en a ainsi parlé dans son rapport. Je prévois que la nouvelle loi qui sera adoptée comportera des dispositions de nature à satisfaire le capitaine Hurcomb.

Le sénateur Kinley: En vertu du bill, cela peut maintenant se faire par décret du conseil.

M. MacGillivray: Non, cela sanctionnera simplement un règlement qui fait l'objet d'une certaine contestation et en vertu duquel il faut obligatoirement payer le pilotage des districts de Montréal et de Québec sur ces navires des Grands lacs.

Le sénateur Pearson: Est-ce que ces seconds et ces capitaines seraient obligés d'engager un pilote ou de détenir eux-mêmes des permis de pilotes?

M. MacGillivray: Il faudrait trouver une méthode pour leur accorder des permis ou des certificats afin d'indiquer qu'ils sont qualifiés.

Le Président: Capitaine Hurcomb, avez-vous quelque chose à dire sur cette question?

M. P.R. Hurcomb, directeur général, *Dominion Marine Association:* J'aimerais disposer d'un petit moment, à moins que M. Brisset ne veuille parler sur le sujet.

Le Président: Monsieur Brisset?

M. Jean Brisset, C.R., conseiller de la Chambre canadienne de la marine marchande et de la Chambre internationale de la marine marchande: Si vous me le permettez, monsieur le Président et honorables sénateurs, je ferai remarquer que la seule chose importante dans le cas présent est la date de cessation. Les associations que je représente sont tout à fait d'accord avec la loi envisagée en vue de sanctionner les règlements, mais la date de cessation a fait l'objet de longues discussions avec le ministère. A la réunion du 27 février, j'ai déposé une lettre, que nous avons adressée au ministre, pour rappeler que la date de cessation avait été fixée au 31 mars 1969. C'était en août de l'an dernier. Le ministre nous a adressé une lettre,— et, si vous le permettez, j'aimerais la déposer aussi,— qui confirme cette date, ainsi qu'un exemplaire de la proposition faite par le ministère en août de l'an dernier également, prévoyant la date du 31 mars. Est-ce que je puis le faire?

Le Président: Oui. Aimeriez-vous les lire?

M. Brisset: Eh bien, ce sont des documents assez longs et qui ont trait simplement à la question à l'étude, c'est-à-dire que le 31 mars est la date qui a été décidée. Je dirai simplement que nous sommes en faveur de la proposition faite par M. Hurcomb, que votre Comité trouvera à la page 75 du procès-verbal du 27 février dernier, alors qu'il a déclaré que la date de la cessation pouvait être reportée au 31 décembre, vu la période de temps qui s'était écoulée, mais que tout autre décret du conseil adopté ultérieurement en vue de remettre la date limite à plus tard devrait être déposé au Parlement.

Je voudrais faire remarquer au Comité que, d'après le libellé actuel de la loi, l'article 27 reporterait, en pratique, la date d'application de la loi définitive à deux ans et demi après la date de publication du premier rapport de la Commission; or, tous ont admis je crois, que cela accorderait suffisamment de temps pour rédiger dans ses termes généraux la loi qui s'impose. C'est-à-dire deux ans et demi à compter du mois de juillet. Sauf erreur, c'est le 11 juillet que le premier rapport a été publié.

Le Président: De quelle année?

M. Brisset: En 1968, et nos séances au cours desquelles la date du 31 mars a été acceptée, remontent au mois d'août de l'année dernière.

Le Président: Si vous avez une lettre, nous allons la faire imprimer comme annexe aux délibérations d'aujourd'hui. Etes-vous d'accord? (*Voir l'annexe "G"*)

Le sénateur Smith: Je voudrais poser une question. Je n'ai pas très bien compris votre déclaration suivant laquelle on a recommandé que ce décret du conseil soit adopté et déposé au Parlement. Quel avantage y a-t-il par rapport à la pratique habituelle de publier le décret du conseil dans un numéro de la *Gazette du Canada?*

M. Brisset: Le but de la chose est de permettre l'étude globale de la question. Nous croyons que cette mesure aiderait sans doute le ministère en cause à rédiger la loi nécessaire dans le délai prévu, car autrement il faudrait expliquer au Parlement pourquoi la loi n'est pas prête. Cela dispenserait les

membres de son association,—je parle peut-être maintenant au nom du capitaine Hurcomb,—de l'accord déjà conclu quant à l'emploi de la contrainte, surtout par rapport aux droits de pilotage dans les régions où ces droits sont obligatoires et où, si le rapport de la Commission royale doit être accepté, le règlement rendant ces droits obligatoires est illégal, les maîtres de ces navires pouvant alors naviguer sans prendre un pilote ni payer les droits.

Le Président: Monsieur Brisset, puis-je vous poser la question suivante: Etes-vous d'accord ou non pour la date indiquée dans le bill? Si vous n'êtes pas d'accord, quelle autre date proposeriez-vous?

M. Brisset: Je suis d'accord pour la date du 31 décembre 1969, mais je propose que l'autre partie de la clause, qui permet un prolongement d'une année, soit modifiée dans le sens de la proposition faite par le capitaine Hurcomb, proposition que le Comité trouvera à la page 75 de la transcription de la séance du jeudi 27 février et qui, me semble-t-il, était énoncée, comme il vous l'a expliqué, de la même façon que dans une autre loi, la Loi sur la mise en tutelle des syndicats des transports maritimes.

Donc, il y a un précédent et un décret du conseil pourrait être déposé au Parlement à l'égard de cette loi en particulier.

Le Président: Monsieur MacGillivray, avez-vous quelque chose à dire?

M. MacGillivray: Oui, monsieur le Président. On a dit que le ministère des Transports a passé un accord sur la date de la cessation, mais on a dit clairement lors de la séance,—et je crois que M. Cook sera d'accord avec moi là-dessus; je crois même qu'il a déclaré la même chose,—on a dit clairement, dis-je, lors de la séance du Comité du 27 février dernier, que le ministère a déclaré explicitement qu'il n'acceptait aucun accord; qu'il n'était pas en mesure d'accepter quoi que ce soit qui lierait le gouvernement.

Nous avons convoqué la présente séance dans l'intention d'essayer de présenter au Parlement un projet de loi qui ne prêterait pas à controverse. Tous ceux qui ont assisté à la séance ont admis la nécessité d'une telle loi. Nous avons ensuite tenté d'amener les quatre parties, les deux organisations de pilotes et les deux organisations représentant les usagers du service, à s'entendre sur le genre de projet de loi qu'ils appuieraient. Nous avons cru constater qu'il y avait un échange réciproque de concessions entre les organisations. Nous avons compris qu'il y allait de l'intérêt des organisations de pilotes comme des organisations d'usagers,—ceux mêmes qui ont besoin du service,—qu'il fallait maintenir le système actuel de pilotage.

Le ministère n'a rien à gagner à le maintenir en vigueur. Le ministère n'aurait rien à souffrir du fait qu'il accepterait les décisions de la Commission royale portant, par exemple, que nous ne pouvons utiliser le système actuel d'expédition; que nous ne sommes pas autorisés à faire beaucoup de choses, que nous faisons pourtant. Toutefois, il y va de l'intérêt des pilotes et des usagers du service que le service continue d'être organisé de cette façon-là, jusqu'à ce qu'il nous soit possible de présenter le projet de loi.

Or, à la séance du Comité tenue il y a deux semaines, le capitaine Hurcomb a exprimé la crainte que le ministère ne temporise, si cette clause était adoptée; et il a déclaré qu'il n'insisterait pas pour faire des plans et passer la nouvelle loi. Selon lui, certaines gens voudraient que la situation reste comme elle est, et que rien n'a été fait jusqu'ici A la vérité, personne ne souhaite plus que nous du ministère la rédaction et l'adoption d'un projet de loi approprié. A mon avis, personne ne désire garder le système actuel indéfiniment,—ni les pilotes, ni les usagers, et même pas nous.

Il serait assez bête de dire que rien n'a été fait, car une équipe spéciale a été mise sur pied au ministère. Trois personnes ont quitté d'autres fonctions pour faire partie de cette équipe, et cela juste au moment où la fonction publique impose le gel sur les nominations. Nous avons dû prendre des gens d'ailleurs et les affecter à cette tâche. Ces trois personnes travaillent à temps plein et six autres travaillent à temps partiel; ces gens font une étude du rapport et ils ont l'intention de présenter des documents qui permettront au gouvernement de rendre une décision sur sa ligne de conduite.

Le Président: Diriez-vous qu'il y avait suffisamment d'unanimité entre les parties intéressées concernant le texte de cet article de la loi?

M. MacGillivray: A l'exception de la date d'expiration, oui, je crois qu'il y avait suffisamment d'unanimité, mais la date d'expiration que le capitaine Hurcomb a proposée pour la fin de ce mois était très peu pratique. La date d'expiration du 31 décembre sera très difficile à observer, parce qu'il sera difficile de faire inscrire un nouveau bill au programme législatif de l'année. Cependant, nous croyons que nous pourrons faire des recommandations au gouvernement quant au contenu du bill

avant la fin de l'année, peut-être avant le 31 décembre, mais certainement au début de l'année prochaine. Sinon . . .

Le Président: Vous n'avez aucune recommandation à faire présentement concernant ce qu'on vient à peine de dire sur les changements à apporter à l'article ?

M. MacGillivray: Non. Nous aimerions que l'article reste exactement comme il est, et nous ne voyons aucun avantage à demander un débat au Parlement. Dès que nous nous sommes rendu compte que nous ne pourrions respecter la date limite du 31 décembre, il aurait alors fallu cesser de travailler à la rédaction du nouveau projet de loi afin de préparer pour le gouvernement les arguments à utiliser au Parlement lors du débat sur le décret du conseil qu'on se proposait de déposer.

Le Président: Le Comité est-il prêt à prendre le vote au sujet de . . .

Le sénateur Flynn: Je ferai simplement remarquer que M. Brisset, en somme, est d'accord au sujet de l'article. Tout ce qu'il veut, c'est un décret du conseil remettant à décembre 1970 la date de déposition du projet au Parlement. Je ne vois pas quel avantage cela donnerait aux gens qu'il représente, car n'importe qui peut demander à la Chambre de se prononcer, même si aucun décret du conseil n'a été déposé. On pourrait provoquer un débat sur cette question dans le débat sur le budget, et il y a d'autres expédients. Le seul fait de déposer un décret du conseil n'entraîne pas un débat au Parlement; je ne crois donc pas que nous rendrions service aux clients de M. Brisset en acceptant cette suggestion.

Le Président: Etes-vous prêts à vous prononcer ?

Le sénateur Smith: Monsieur le Président, un des témoins se levait pour parler.

M. Hurcomb: J'hésitais beaucoup à me lever et à parler à ce moment-ci, mais je crois bien que vous avez demandé de le faire et j'aimerais consacrer quelques moments à la question.

Le Président: Tous ceux qui veulent encore dire quelque chose au sujet de cet article sont invités à le faire.

M. Hurcomb: Je vais prendre au plus trois minutes.

Je représente la *Dominion Marine Association*, qui s'occupe de l'immatriculation des navires marchands dans les eaux intérieures canadiennes. Je voudrais revenir sur le point que M. Brisset a mentionné ce matin et que nous discutons présentement. Je suis tout à fait d'accord avec M. Brisset. Simplement afin de clarifier la situation, je ferai remarquer qu'à la réunion du 17 juillet convoquée par M. Baldwin, alors sous-ministre des Transports, c'est en effet le ministère qui venait à nous chapeau bas. Bien entendu, c'est ma version de l'affaire. Le ministère était en difficulté. La Commission royale doutait de la légalité de diverses pratiques comme de nombre de ses règlements. En fait, le ministère demandait aux usagers, c'est-à-dire les compagnies de navigation ainsi que les pilotes, de collaborer avec lui pour résoudre un drôle de dilemme. On nous a demandé de nous abstenir d'exercer nos droits légaux jusqu'à ce que le ministère soit en mesure de rédiger la nouvelle loi. Le 6 septembre 1968, j'ai adressé une lettre à M. Baldwin, lui exposant clairement notre position. Voici ce que je lui ai écrit:

> Je crois qu'il serait utile de revoir la position qui a été prise depuis le début au nom de la *Dominion Marine Association*, position qui a toujours été maintenue depuis. Il semble admis de façon de plus en plus générale que les règlements rendant obligatoire le paiement de droits de pilotage dans les districts de pilotage de Montréal et de Québec sont illégaux. A l'heure actuelle, nos membres sont donc en mesure, du point de vue légal, de refuser de payer des droits de pilotage à l'égard de ces districts. Toutefois, nous avons reconnu que le fait d'insister sur nos droits légaux, ou le fait que les pilotes ou autres entreprises de transport maritime insistent sur ces droits, et le besoin de modifier en conséquence les pratiques qui ont été suivies depuis un certain nombre d'années, pourraient désorganiser sérieusement et peut-être dangereusement le système de navigation sur le fleuve Saint-Laurent. Par conséquent, nous avons, avec les autres parties intéressées, convenu de persuader nos membres d'user de modération dans l'exercice de leurs pleins droits légaux à ce moment-ci.
>
> Tout comme au début, notre assentiment reste encore et restera à l'avenir soumis à la condition que le gouvernement procède le plus tôt possible à la rédaction et à l'adoption de la nouvelle loi, afin d'appliquer de façon générale les recommandations de la Commission royale d'enquête sur le pilotage. Après avoir examiné toutes les circonstances et nous rendant bien compte des problèmes que suscite la préparation d'une nouvelle loi, nous avons pensé qu'il serait très possible de fixer au 31 mars 1969 la date limite pour l'adoption de la nouvelle loi par le Parlement.

C'est pour cette raison que nous avons insisté pour fixer au 31 mars 1969 la date limite des mesures législatives destinées à sanctionner les règlements actuels. La date d'expiration ne pourrait être reportée à plus tard qu'à la suite d'un procédé compliqué qui obligerait le ministère et le gouvernement à expliquer au Parlement pourquoi il n'était pas possible d'adopter plus tôt la nouvelle loi.

Je n'arrête ici, parce qu'il s'agit de la suggestion faite par M. Brisset, c'est-à-dire la façon de déposer le document au Parlement. Et je continuais ainsi:

Je ne saurais trop souligner le fait que nous insistons pour que des mesures soient prises dans le sens de ce qui précède. Il n'a pas été facile de persuader nos membres de faire preuve de modération à l'égard d'une chose pour laquelle plusieurs milliers de dollars ont été dépensés, dans la plupart des cas, inutilement et sans nécessité. Leur modération et notre collaboration avec votre ministère dépendent d'une chose: l'adoption des mesures indiquées ci-dessus.

Telle était notre position le 6 septembre. Le 8 novembre, nous avons écrit une autre lettre encore sur le même sujet. Nous avons rappelé au ministère la lettre que je viens tout juste de lire, déclarant que c'était notre ligne de conduite. Il s'agit d'un accord bilatéral entre le ministère et nous-mêmes. Nous avons aidé le ministère, et il nous en a coûté quelque chose, mais nous y avons mis des conditions, que le ministère n'a pas remplies. Il a, comme nous l'avions craint. . .

Le sénateur Burchill: Est-ce qu'on a répondu à votre lettre?

M. Hurcomb: On n'a pas répondu de manière précise à cette lettre, monsieur. La lettre du 6 novembre, à laquelle je viens justement de faire allusion, mentionnait certains points du rapport de la Commission, et mon dernier paragraphe se lisait comme il suit:

Permettez-mois d'insister encore une fois sur les points soulevés dans la lettre que nous vous avons adressée le 6 septembre,—

c'est-à-dire celle que je viens de lire,—

en particulier sur le besoin de hâter l'adoption de la nouvelle loi. Comme nous l'avons déclaré dans cette lettre, si vous voulez que nos membres fassent preuve de modération et que nous continuions à collaborer avec votre ministère à cet égard, il importe que votre ministère respecte les lignes de conduite adoptées au cours des récentes réunions et qui sont décrites avec force détails dans la lettre que je vous ai adressée le 6 septembre, et dont vous trouverez une copie ci-jointe.

Si la première lettre n'a pas été reçue, la seconde l'a été, car j'ai reçu de M. Gordon Stead, en date du 15 novembre, un accusé de réception de ma lettre. Il ne parle pas spécialement de ce point en particulier, mais il accuse réception de la lettre.

Voilà notre position, et nous y tenons sérieusement.

Le Président: Est-ce qu'il y a des questions? Si c'est là tout ce que vous aviez à déclarer, je voudrais simplement vous dire, monsieur Hurcomb, que le Comité n'est pas naturellement dans une position de tout repos par rapport aux revendications que vous-même et M. Brisset avez formulées. Par ailleurs, vous comprendrez, je crois, que lorsqu'il s'agit d'une loi aussi importante, le Comité pourrait ne pas être très désireux d'accéder à vos désirs avant d'avoir invité le ministre à s'adresser au Comité.

Le sénateur Flynn: C'est un remède inutile de toute façon. Ce serait différent si l'on proposait quelque chose de pratique, mais ceci ne leur est d'aucun profit. On a simplement demandé que les décrets du conseil soient soumis au Parlement. Que ces décrets soient déposés ou non au Parlement, cela ne change rien à la situation.

M. Hurcomb: Toutes mes excuses, monsieur: puis-je simplement ajouter un mot à cela? Le décret du conseil, comme le Sénateur Flynn le sait, pourrait être adopté sans que personne ne le sache, tout en étant en vigueur.

Le sénateur Langlois: Et à propos de la *Gazette du Canada*? Il serait imprimé dans la *Gazette du Canada*.

M. Hurcomb: Après coup.

Le sénateur Langlois: Comment pourrait-il être publié sans que personne ne le sache?

M. Hurcomb: Je veux dire, pas avant qu'il soit adopté.

Le sénateur Flynn: Oh, je comprends. C'est quelque chose que vous avez ajouté.

M. Hurcomb: Oui, monsieur.

Le sénateur Flynn: Il ne s'agit pas simplement de déposer le document, mais vous voulez qu'il y ait un débat dans un délai donné.

M. MacGillivray: Exactement, monsieur. A la page 76. Le sénateur Flynn admettra, je crois, que cela donne plus de poids et de force à la condition.

Le Président: Merci.

Le Comité est-il prêt à examiner les articles? L'article 7, paragraphe (1), au sujet du rapport de

la Commission royale sur le pilotage. Adopté, honorables sénateurs?

Hon. sénateurs: D'accord.

Le Président: Alinéa *2*), permis de pilotes et appendices. Adopté? Cela se trouve à la page 5.

Hon. sénateurs: D'accord.

Le Président: Alinéa *3*). Il s'agit de l'article contesté que nous avons étudié. Quelqu'un peut-il faire une proposition afin que cette disposition soit acceptée ou rejetée?

Hon. sénateurs: Adopté.

Le Président: Alinéa *4*)?

Hon. sénateurs: Adopté.

Sénateur Burchill: Excusez-moi, mais j'aimerais préciser un point. Étant donné la façon dont les choses se passent actuellement, les droits de pilotage dans le cas du Saint-Laurent et de cette région, peuvent-ils être juridiquement mis en doute? Est-il possible de les éviter?

M. MacGillivray: C'est là une question d'opinion, sénateur. Il y a quelques années, ce ministère a proposé une modification à la Loi sur la marine marchande du Canada. Quelques hauts fonctionnaires du ministère partageaient l'opinion de la Commission royale et du capitaine Hurcomb, selon lesquels il n'y a pas de fondement juridique au règlement visant à rendre obligatoires les droits de pilotage dans ces deux districts. Quand la question a été étudiée au sein du Comité, il a accepté une autre opinion, selon laquelle les règlements étaient déjà valides, et il a refusé notre modification. Il y a sept ou huit années de cela.

Sénateur Burchill: C'est un problème de droit.

M. MacGillivray: On peut donc différer d'opinion avec le capitaine Hurcomb?

Le Président: Etes-vous d'accord?

Hon. sénateurs: D'accord.

Le Président: Page 6, article 8.

Hon. sénateurs: D'accord.

Le Président: Article 9 à la même page.

Hon. sénateurs: D'accord.

Le Président: Au sujet de l'article 10, il n'y a pas eu de discussions, honorables sénateurs.

Hon. sénateurs: Adopté.

Le Président: Article 11.

Hon. sénateurs: Adopté.

Le Président: Article 12?

Hon. sénateurs: Adopté.

Le Président: Article 13?

Hon. sénateurs: Adopté.

Le Président: Article 14?

Hon. sénateurs: Adopté.

Le Président: Article 15?

Hon. sénateurs: Adopté.

Le Président: Article 16?

Hon. sénateurs: Adopté.

Le Président: Article 17?

Hon. sénateurs: Adopté.

Le Président: Article 18?

Hon. sénateurs: Adopté.

Le Président: Article 19?

Hon. sénateurs: Adopté.

Sénateur Pearson: Pourquoi a-t-on abrogé ces articles?

Le Président: Le sénateur Pearson désire poser une question au sujet de l'abrogation des articles 18 et 19.

M. MacGillivray: L'article 18 prévoit l'abrogation de l'article 472; cette abrogation découle de l'article 17 qui précède. L'article 17 prévoit l'établissement de règlements concernant la sécurité des conditions de travail à bord des navires; les dispositions de l'article 18 découlent tout simplement de ces nouveaux règlements.

Le Président: Merci. Que dire de l'abrogation des articles 477 et 378?

M. MacGillivray: L'abrogation de ces deux articles découle des dispositions de l'article 9 que vous avez adopté. L'article 9 prévoit l'établissement de règlements concernant les bâtiments qui ne sont pas pourvus d'un système de propulsion autonome. Pour certaines raisons, la loi contenait ces deux articles visant ce type de navire, alors que s'il s'agissait de navires pourvu d'un système de propulsion autonome, on leur appliquait les règlements édictés. Cela découle de l'article 9.

Le Président: Etes-vous d'accord?

Hon. sénateurs: D'accord.

Le Président: Article 20. Vous faut-il fournir une explication quelconque au sujet de cet article, M. MacGillivray?

M. MacGillivray: Pour le moment, il s'agit de l'inspection requise conformément à la loi, et cette

disposition ne s'applique qu'aux navires de 15 tonnes fortes et plus. Afin de répondre à des pressions considérables exercées spécialement par les syndicats de la côte du Pacifique, nous avons décidé qu'il nous faudrait procéder à l'inspection de quelques navires dont le jaugeage est inférieur à cette norme. Nous en sommes venus à la conclusion qu'il nous serait possible de procéder à l'inspection des navires dont le jaugeage varie de 9 à 15 tonnes. Cette disposition permettra de réglementer la nature des inspections auxquelles les navires de ce type seront soumis. Les répercussions toucheront surtout les navires remorqueurs de la côte canadienne du Pacifique.

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

Hon. sénateurs: D'accord.

Sénateur Smith: M. MacGillivray, cette modification concernant l'alinéa *3)* aura-t-elle des répercussions sur l'exploitation des navires de pêche de la côte de l'Atlantique?

M. MacGillivray: En effet, ce changement touchera ces navires.

Sénateur Smith: Dans le passé, il y a eu des exceptions dans le cas des bâteaux de pêche. Je me demande quels effets ce changement aura sur l'industrie.

M. MacGillivray: Cela signifira que l'inspection des bâteaux de pêche n'était faite jusqu'à présent que pour les navires de 15 tonnes ou plus. Les règlements concernant l'inspection des petits bateaux de pêche seront modifiés à la suite de ce changement, de manière à inclure les navires de 9 tonnes et plus. Nous entendons continuer à considérer les nayires de pêche comme une catégorie spéciale.

Sénateur Smith: Vous voulez dire que vous édicteriez des règlements de façon à pouvoir exercer une discrétion quant aux méthodes d'inspection, au moment approprié pour y procéder et ainsi de suite?

M. MacGillivray: En effet.

Sénateur Smith: Est-ce pratique courante de consulter les représentants de cette industrie avant d'édicter des règlements?

M. MacGillivray: Nous avons l'habitude de faire circuler les projets de règlements, afin de connaître l'opinion des intéressés. Nous envoyons des exemplaires à un très grand nombre de personnes.

Sénateur Smith: J'espère bien que c'est ce que vous faites.

Sénateur Kinley: Une embarcation de neuf tonnes est d'un bien petit jaugeage.

M. MacGillivray: Comme je l'ai dit, on procédera conformément aux règlements, et c'est à la catégorie des navires remorqueurs qu'on a jugé vraiment nécessaire d'appliquer de telles mesures, notamment sur la côte du Pacifique, où l'on construit présentement des navires dont le jaugeage est de 14.9 tonnes, afin d'éviter l'inspection. Mais ces remorqueurs sont pourvus de moteurs très puissants.

Sénateur Kinley: Le navire *Cape Island* serait à peu près de ce jaugeage, mais pas tout à fait aussi gros.

M. MacGillivray: Le navire *Cape Island* ordinaire serait un peu plus petit.

Sénateur Smith: Je me demande si le témoin pourrait nous donner une idée de la longueur moyenne des navires dont le poids correspond à 9 tonnes.

M. MacGillivray: Dans la catégorie des bateaux de pêche, il s'agirait probablement de navires dont la longueur varierait de 35 à 40 pieds.

Sénateur Smith: Ce ne sont donc pas là de petits navires, alors; et, selon la façon dont on appliquera les règlements, cette modification pourra ou non entraîner des difficultés à certains d'entre nous plus tard.

M. MacGillivray: C'est juste, sénateur.

Le Président: Allons-nous adopter l'article 20?

Hon. sénateurs: Adopté.

Le Président: Passons maintenant à l'article 21, qui a pour effet d'abroger un article et comporte une modification. Auriez-vous quelque chose à dire, monsieur MacGillivray?

M. MacGillivray: Il s'agit d'une modification qui est devenue plutôt habituelle par sa nature, au fur et à mesure que nous étudions ces projets de loi.

Le présent article 493 prévoit une amende de $100. La peine que Le ministère de la Justice préfère ordinairement, pour les infractions de cette nature, une amende de $500 ou une peine d'emprisonnement de 6 mois, qui est la peine prévue par le Code criminel pour les cas de déclarations sommaires de culpabilité. Il y a probablement 100 ans qu'on a édicté cet article prévoyant une amende de $100.

Le Président: Allons-nous adopter l'article 21?

Hon. Sénateurs: Adopté.

Le Président: Allons-nous adopter l'article 22?

Hon. Sénateurs: Adopté.

Le Président: Allons nous adopter l'article 23?

Sénateur Kinley: Quelles sont actuellement les dispositions exactes de la loi concernant les déchets et les eaux usées?

M. MacGillivray: Les dispositions de l'article 495A de la loi permettraient au gouverneur en conseil d'édicter des règlements concernant la pollution de la mer et de tous les cours d'eau du Canada par l'huile provenant de navires.

Sénateur Kinley: Il existe un accord international; que prescrit-il? 50 milles ou 100 milles?

M. MacGillivray: Présentement, la zone interdite des côtes canadiennes de l'Atlantique est de 100 milles.

Le Président: Allons nous adopter l'article 23?

Hon. Sénateurs: Adopté.

Le Président: Passons maintenant à l'article 24.

Sénateur Langlois: Monsieur le président, je désire proposer la modification suivante:

> Que la page 15, l'article 24 du bill S-23, une loi visant à modifier la Loi sur la marine marchande du Canada, soit modifiée en rayant de la 17e à la 41e ligne inclusivement.

Cela concerne l'ensemble de la rédaction du nouvel article 495D proposé à la page 15.

Sénateur Flynn: L'article 495C demeurerait inchangé?

Sénateur Langlois: En effet.

Le Président: Je croyais que nous devions étudier d'abord l'article 495C. Maître Fortier, avez-vous quelque chose à dire au sujet de cet article?

Me Fortier: Non.

Le Président: Si je comprends bien, tous sont d'accord au sujet de cet article, n'est-ce pas?

Me Brisset: Monsieur le président, nous avons proposé une modification à cet article, et on en trouvera le texte dans la transcription des délibérations du Comité en date du 27 février, à la page 65, au haut de la page. Si l'on veut me permettre d'en faire lecture, voici ce que dit cette modification:

> (1) Lorsque les marchandises ou le combustible d'un bâtiment qui est en détresse, échoué, naufragé, coulé ou abandonné
>
> (a) Polluent ou pollueront vraisemblablement des eaux canadiennes,
>
> (b) constituent ou constitueront vraisemblablement un danger pour les oiseaux aquatiques ou les animaux ou végétaux marins, ou
>
> (c) endommageant ou endommageront vraisemblablement les biens situés sur les côtes ou bien portent ou porteront vraisemblablement atteinte à la jouissance de ces biens,

(*Traduction*)

> le propriétaire d'un tel bâtiment doit prendre immédiatement les mesures raisonnables et appropriées afin d'atténuer tels pollution, dommage ou danger, et dans l'omission de ce faire par lui, le ministre peut prendre pareille mesure et si nécessaire, il peut ordonner la destruction ou l'enlèvement d'un tel bâtiment, de son chargement ou de son combustible pour le placer dans un endroit qu'il détermine et le vendre de la façon qu'il peut ordonner.

J'ai alors expliqué les motifs de cette modification.

Le Président: Si je comprends bien, maître Brisset, le principal effet de cette modification consisterait à donner au propriétaire la première chance de procéder à l'enlèvement du navire causant la pollution, et ce ne serait qu'à défaut de ce faire que le ministre aurait le droit d'intervenir?

Me Brisset: En effet.

Sénateur Aseltine: Le propriétaire du bâtiment ne pourrait-il pas faire cela de toute façon?

Le Président: Non, nous pourrions discuter ce point.

Sénateur Langlois: C'est une coutume établie.

Me Brisset: Cette disposition faisait également partie du régime d'assurance que j'ai expliqué devant le Comité, *TOVALOP* en vertu duquel il est permis au propriétaire de faire le nécessaire pour empêcher la pollution ou nettoyer les plages, même s'il n'est pas responsable de l'acte qui a entraîné cette pollution, et de recouvrer ensuite l'indemnité de l'association dont il est membre. J'ai exposé les grandes lignes de l'ensemble du programme proposé par quelques-unes des importantes entreprises pétrolières du monde.

Sénateur Kinley: Avez-vous dit quelque chose qui porterait à croire que les risques de cette nature ne sont pas assurables, que les primes seraient trop élevées?

Sénateur Langlois: Cette question concerne un autre article.

Me Brisset: Les actes qui ne peuvent pas être couverts par une assurance ont trait à l'article 495D qui suit; ces actes sont couverts par le régime TOVALOP jusqu'à concurrence de $10 millions. Il s'agit d'un régime d'assurance librement établi et visant à rembourser les dépenses engagées par les gouvernements nationaux de tous les pays du monde lorsqu'ils doivent se charger de nettoyer ou d'empêcher la pollution.

Le Président: Merci, maître Brisset.

J'aimerais demander à M. MacGillivray ou à Me Fortier d'exposer l'opinion du ministre à ce sujet; auparavant, sénateur Langlois, aimeriez-vous faire quelques observations?

Sénateur Langlois: J'ai voulu attirer l'attention des membres du comité sur une déclaration faite par M. MacGillivray, alors qu'il a affirmé que, même si la Loi sur la protection des eaux navigables contenait des dispositions semblables, le ministère a toujours eu comme politique d'avertir les propriétaires et de leur donner la chance de prendre les mesures voulues pour enlever l'épave; et il a indiqué, si je l'ai bien compris, qu'on suivrait cette même ligne de conduite pour l'application de cette nouvelle disposition—que le propriétaire aurait la chance de prendre les mesures nécessaires pour enlever l'épave.

Sénateur Flynn: La modification n'est donc que pour le principe.

Sénateur Langlois: Je ne dirais pas cela, sénateur Flynn, car il s'agit d'un danger, d'un danger grave, et si le propriétaire ne procédait pas avec diligence, il pourrait en résulter des dommages considérables.

Sénateur Flynn: Si le propriétaire est négligent, le ministre peut alors intervenir.

Sénateur Langlois: La modification proposée par Me Brisset parle de "toutes mesures raisonnables". Que veut-on dire par "mesures raisonnables"?

Sénateur Flynn: J'imagine qu'il doit s'agir de mesures efficaces.

Sénateur Langlois: Il ne faut pas oublier que cette organisation TOVALOP est établie dans la ville de Londres, en Angleterre.

Sénateur Flynn: Je ne parle pas de cela.

Sénateur Langlois: Me Brisset se fonde sur ce point pour proposer une modification.

Sénateur Flynn: La modification ne contient aucune mention de cette organisation.

Sénateur Langlois: Je le sais. C'est passablement évident.

Sénateur Flynn: Le principe incorporé à l'amendement proposé par Me Brisset serait ordinairement acceptable, et je ne comprend pas pourquoi le ministère n'est pas disposé à l'accepter.

Sénateur Langlois: C'est que, comme je vous l'ai déclaré, le ministère devra agir à la hâte.

Sénateur Flynn: Bien oui.

Sénateur Langlois: Et le plus léger retard pourrait accroître considérablement les dommages.

Sénateur Flynn: Si vous dites qu'en fait le ministère donnera la chance. . .

Sénateur Langlois: Mais la modification va plus loin. Le ministre devrait attendre que les propriétaires aient pris les mesures raisonnables.

Sénateur Flynn: Vous laissez entendre que dans certains cas il pourrait arriver que le ministre ne donne pas cette chance aux propriétaires?

Sénateur Langlois: Qui peut dire avec certitude ce que signifie "Dispositions ou mesures raisonnables"?

Sénateur Pearson: Ne serait-il pas préférable de fixer un délai?

Sénateur Langlois: M. Miller a donné des explicarions suffisamment élaborées à ce sujet, l'autre jour.

M. MacGillivray: Monsieur le président, j'ai mentionné cela la dernière fois que j'ai parlé à ce sujet, en réponse à la suggestion de Me Brisset proposant une modification. Comme le sénateur Langlois l'a fait remarquer, j'ai exposé la façon dont nous procédons habituellement. J'ai ajouté toutefois que dans l'intérêt du public, le gouvernement a la responsabilité de décider s'il est opportun d'attendre ou non que le propriétaire agisse. C'est un fait que dans le cas du *Torrey Canyon*, qui a hâté l'adoption de pareilles mesures, le gouvernement britannique a, de fait, attendu, alors que les propriétaires sont montés à bord du navire en compagnie de leurs experts en récupération pour décider des moyens à prendre afin de sauver le bâtiment et son chargement et de prévenir la pollution. Ce retard a grandement aggravé les dommages en donnant au propriétaire une juste chance de prendre des mesures pour sauver le navire. Se voyant dans l'obligation de tenter de sauver son navire, le propriétaire ne se préoccupera pas uniquement d'empêcher la pollution, mais aussi de sauver son navire, de sorte que le gouvernement, dans l'intérêt du public, aura le pouvoir d'intervenir s'il juge que le propriétaire se soucie plus de sauver son bâtiment que d'éviter la pollution.

Sénateur Burchill: Qu'a-t-on remarqué au cours des années?

M. MacGillivray: Heureusement, sénateur, il y a eu très peu de cas d'épaves causant la pollution. Mais d'après l'expérience que nous avons acquise au sujet des épaves qui ne constituent qu'un danger pour la navigation, lorsque nous donnons une chance aux propriétaires, ils procèdent avec diligence à l'enlèvement de l'épave. Nous désirons fortement qu'ils s'en chargent, car nous n'aimons pas faire des dépenses dont nous devrons ensuite réclamer le remboursement en traînant les propriétaires devant les tribunaux.

Le sénateur Kinley: Il y a eu un accident plutôt grave à l'entrée du hâvre de Halifax. Comment vous en êtes-vous tirés de celui-là?

M. MacGillivray: Ce naufrage a donné lieu à une belle collaboration entre les propriétaires du navire et nous-mêmes. Nous avons bénéficié également d'un changement de vent qui a entraîné l'huile vers la mer. Mais les propriétaires et nous-mêmes avons collaboré pleinement.

Le sénateur Kinley: Était-ce un navire canadien?

M. MacGillivray: Non, ce n'était pas un navire canadien. Mais les agents canadiens des propriétaires et leurs conseillers juridiques ont collaboré étroitement avec nous.

Le sénateur Kinley: Et il y a eu un autre accident de l'autre côté du hâvre.

M. MacGillivray: Oui.

Le sénateur Kinley: Et celui-là vous a causé des ennuis.

Le Président: Je vous remercie. Avez-vous d'autres commentaires à faire?

Le sénateur Flynn: J'ai déclaré que je suis d'accord en principe mais que dans la pratique, nous n'avons pas à nous inquiéter.

Le Président: L'article 495C est-il adopté?

Les honorables sénateurs: Adopté.

Le Président: Honorables sénateurs, nous en venons maintenant à l'article 495D à la page 15. Il y a quelque temps, le sénateur Langlois, appuyé par le sénateur Kinley, a proposé l'amendement suivant:

> Que la page 15, clause 24 du Bill S-23, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, soit modifiée en supprimant les lignes 17 à 41 inclusivement.

La modification a pour effet de supprimer complètement l'article 495D.

Le sénateur Flynn: Et de le remplacer?

Le Président: Non, seulement supprimer l'article. Je peux ajouter qu'il s'agit de l'article controversé auquel se sont opposés les gens de Montréal et Monsieur Miller du Royaume-Uni.

Le sénateur Langlois: Cette modification fait beaucoup pour répondre aux objections soulevées devant le Comité. Elle y répond presque complètement.

Le Président: Etes-vous prêts à prendre le vote? Ceux qui sont pour?

Les honorables sénateurs: Adopté.

M. MacGillivray: Me permettez-vous d'ajouter un commentaire à ce sujet, monsieur le président. Bien que cette modification ait été proposée et soit maintenant adoptée, le ministre n'était pas disposé à suggérer ou proposer une telle modification. J'avais reçu l'ordre de ne pas soulever d'objection mais de souligner à ce propos que nous considérons cette modification comme une remise à plus tard de la disposition et non comme son rejet définitif.

Le Président: Nous en venons maintenant à la page 16, clause 25.

Les honorables sénateurs: Adopté.

Le Président: La clause 26.

Les honorables sénateurs: Adopté.

Le Président: Le sénateur Langlois aimerait proposer une modification à la clause 27.

Le sénateur Langlois: Je désire présenter la motion suivante:

> "Que le Bill S-23, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, soit modifié en supprimant l'alinéa (a) paragraphe (2) de l'article 712A à la page 17 de cela, et en y substituant l'alinéa suivant:
>
> (a) prévoyant l'émission de permis aux personnes agissant comme membres de l'équipage ou affectées à l'entretien et à la réparation des véhicules à coussin d'air, utilisés dans la navigation, ainsi que la suspension et le retrait desdits permis'"

Le Président: Honorables sénateurs, le seul changement qui comporte cette modification a trait à la disposition touchant à la suspension et au retrait desdits permis, de même que, comme Monsieur Fortier l'a souligné, la disposition prévoyant l'émission de permis aux personnes mentionnées dans le paragraphe. Cette clause est-elle adoptée?

Les honorables sénateurs: Adopté.

Le Président: La clause 28?

Les honorables sénateurs: Adopté.

Le Président: Le titre et l'exposé des motifs?

Les honorables sénateurs: Adopté.

Le Président: Rapport est fait du bill compte tenu des modifications que le Comité lui a apportées. Honorables sénateurs, ceci termine cette partie de la séance d'aujourd'hui. Je vous remercie beaucoup.

La séance est levée.

APPENDICE G

Documents déposés par

Me Jean Brisset, C.R.

LE MINISTRE DES TRANSPORTS

25 février 1969.

Monsieur H. Colley,
Président,
La Fédération des armateurs
du Canada Inc.,
326, Édifice de la Chambre de commerce,
Montréal, 125 (Québec).

Monsieur,

J'ai bien reçu votre lettre du 20 février dans laquelle vous me faites savoir que vous avez l'intention de comparaître devant le Comité du Sénat sur les transports et les communications et de soulever des objections au sujet de la Clause 7 du Bill S-23, la loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada. Je vous en remercie beaucoup.

Comme vous l'avez remarqué, cette clause a été insérée dans le projet de loi afin de permettre de maintenir sans interruption les services de pilotage en vertu des règles appliquées jusqu'ici par les diverses administrations de pilotage. Il s'agit d'une mesure intérimaire seulement qui cèdera la place à une nouvelle loi complète et détaillée lorsque le gouvernement aura eu l'occasion de donner toute l'attention voulue au rapport de la commission royale sur le pilotage.

Je crois savoir qu'on a abordé la question du choix d'une date de déchéance de cette loi intérimaire à trois différentes réunions entre les représentants du Ministère et ceux de la Fédération des armateurs du Canada et d'autres organismes intéressés.

On m'a informé à ce moment-là que ces organismes n'ont accepté d'appuyer la loi qu'aux conditions mentionnées dans votre lettre. Toutefois, le gouvernement a estimé que de fixer au 31 mars 1969, la date de déchéance de cette loi intérimaire (avec une disposition prévoyant un prolongement d'un an) ne constituait pas un objectif raisonnable étant donné la complexité de la question et les nombreuses et substantielles modifications qu'il faut envisager d'apporter au régime actuel.

Je partage complètement votre point de vue selon lequel il est souhaitable de procéder dans le plus bref délai possible à la refonte complète de nos lois sur le pilotage. Je tiens donc à vous assurer que nous procédons le plus rapidement possible avec cette question.

Je vous prie d'agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments distinguées.

Paul T. Hellyer.

LA FÉDÉRATION DES ARMATEURS DU CANADA INCORPORÉE

PIÈCE 326,
ÉDIFICE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

COPIE

Dossier: LS.17—11E

MONTRÉAL 125

4 mars 1969.

L'honorable Paul T. Hellyer, B.A.,
Ministre des Transports,
Ministère des Transports,
Édifice Hunter,
Ottawa (Ontario).

Monsieur le ministre,

Je me permets de vous accuser réception de votre lettre du 25 février, adressée à notre président, Monsieur Colley, qui se trouve présentement à l'étranger.

Bien que nos membres aient été d'accord sur la nécessité d'une mesure législative intérimaire afin de permettre de continuer sans interruption les services de pilotage, et se soient engagés à mettre frein à leurs représentations jusqu'au moment où une loi appropriée pourrait mettre en vigueur les recommandations générales de la Commission royale sur le pilotage, ils avaient accepté de le faire seulement jusqu'au 31 mars 1969; on leur avait laissé entendre que cette date figurerait dans le texte de la loi intérimaire proposée, comme l'indique le document présenté par les hauts fonctionnaires de votre ministère à la dernière réunion, tenue à Montréal, le 30 août 1968 avec les représentants de toutes les parties intéressées.

C'est à cette réunion qu'on a fait de pressantes représentations afin que le gouvernement dépose en Chambre un décret du conseil afin de remettre à plus tard la déchéance de la loi intérimaire. Par conséquent, nos membres ont été fort étonnés et indignés aussi, car ils n'ont reçu aucun avis préalable de cette dérogation à l'entente, en constatant que la clause 7 du Bill S-23 fixait la date de déchéance de la loi, non pas au 31 mars 1969 (avec une disposition prévoyant un prolongement d'un an au besoin) mais au 31 décembre 1969, avec une autre année de prolongement, ce qui peut retarder la promulgation de la nouvelle loi sur le pilotage (dont on a un desoin si urgent) jusqu'à deux ans et demi

après la publication du premier rapport de la Commission.

Ce rapport, estime-t-on généralement, contient suffisamment de matériaux pour permettre la promulgation de la loi requise; nous avons déjà exprimé ce point de vue, comme d'autres groupes d'armateurs, dans une lettre adressée à votre sous-ministre adjoint, Monsieur Gordon W. Stead, le 11 novembre 1968, dont nous vous envoyons une copie sous ce même pli.

Je vous prie d'agréer, monsieur le ministre, l'expression de mes sentiments les plus distingués,

Le directeur exécutif,

Marcel Jetté.

MJ:MT
Pièces jointes
cc (Canadian Chamber of Shipping)

LA FÉDÉRATION DES ARMATEURS
DU CANADA
INCORPORÉE
P. 326,
ÉDIFICE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

RECOMMANDÉE

Dossier: LS.17—11E

Montréal 1
11 novembre 1968.

Monsieur Gordon W. Stead,
Sous-ministre adjoint,
Services de la marine,
Ministère des Transports,
Édifice Hunter,
Ottawa (Ontario).

Monsieur,

Sujet: Mise en application du Rapport de la Commission royale sur le pilotage

Vous avez demandé que la Fédération vous fasse connaître ses vues sur les propositions précises de la Commission royale sur le pilotage. Bien que nous ayions fait savoir que nous étions généralement d'accord avec ces propositions, au cours d'une récente rencontre avec les membres du groupe d'étude sur le pilotage, formé par votre ministère, nous aimerions reitérer, peut-être d'une façon plus officielle, les vues que nous avons déjà exprimées.

Les propositions générales de la Commission royale, destinées à servir de base à la loi que nous espérons voir présenter au Parlement dans le plus court délai possible, peuvent à notre vis être groupées sous six (6) principales rubriques, ces propositions prévoyant:

1. La nécessité d'une loi entièrement nouvelle et très complète sur le pilotage, rédigée de telle façon qu'elle permette l'organisation et l'administration du pilotage sans avoir à en référer à toute autre loi;

2. La création d'une administration centrale du pilotage, qui serait un organisme de la Couronne ou une société relevant du Parlement. Cette administration aurait les pleins pouvoirs pour mettre en application la loi proposée, le district de pilotage demeurant l'unité de base de l'organisation et jouissant de la plus large autonomie possible. Les armateurs, il va de soi, espèrent vraiment, qu'ils auront des représentants au sein du conseil d'administration de cet organisme après sa création;

3. L'imposition du pilotage obligatoire, lorsqu'il est nécessaire pour assurer la sécurité de la navigation mais avec l'octroi d'exemptions à titre personnel aux capitaines et aux officiers dont la compétence est telle qu'on peut les dispenser d'avoir recours à des pilotes; en imposant le pilotage obligatoire, la loi devra naturellement ne pas déroger à l'esprit des conventions internationales auxquelles le Canada adhère;

4. L'octroi du statut d'employés de la Couronne aux pilotes là où le pilotage est obligatoire, car il est considéré comme un service public essentiel;

5. Une surveillance étroite par l'administration du pilotage au sujet du groupement de pilotes en corporations dans chaque district de pilotage.

6. L'adoption de toutes les mesures législatives nécessaires pour s'assurer qu'en tout temps, la compétence, l'état de santé physique et mentale et la fiabilité des pilotes dans l'exécution de leurs fonctions, soient à la hauteur des normes les plus élevées; ces mesures législatives pourraient englober une réévaluation des pilotes, qui tiendrait compte de tous les progrès technologiques au sujet desquels tous les pilotes devraient être au courant.

La Fédération est tout à fait d'accord avec ces principes. Même si les parties II à V du rapport de la Commission royale ne devraient pas être à notre disposition avant un certain temps, la Fédération estime qu'en se fondant sur les propositions générales de la Commission, figurant dans la première partie, on peut préparer la loi requise, tandis que les règlements applicables dans chacun des districts éventuellement formés, pourraient être retardés jusqu'au jour où sera publié le rapport de la Commission à leur sujet; et ce, puisqu'aux termes des

dispositions législatives générales, la tâche de préparer desdits règlements sera confiée à l'administration locale.

On a suggéré que le groupe d'étude du Ministère prépare au moins un exposé des principes qui, à son avis, devraient être exprimés dans la nouvelle loi. Cet exposé serait présenté aux parties intéressées afin d'obtenir leurs commentaires avant de le faire parvenir au Cabinet. La Fédération est entièrement d'accord avec cette proposition et si le Ministère ne rencontre pas d'opposition à de tels principes de la part des parties intéressées, la rédaction et éventuellement l'acheminement de la loi par les divers rouages parlementaires seraient donc grandement facilités.

Je vous prie d'agréer, monsieur le ministre, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

LE PRÉSIDENT
H. Colley

LA FÉDÉRATION DES ARMATEURS DU CANADA

DISPOSITIONS LÉGISLATIVES PROPOSÉES (D'ORDRE GÉNÉRAL) POUR RENDRE VALABLES LES RÈGLEMENTS DE PILOTAGE

Le ministère des Transports, avec le concours du ministère de la Justice, prépare un avant-projet de loi pour mettre en vigueur et rendre valables les règlements courants de pilotage.

On cherchera à inclure dans le texte final les éléments les plus essentiels sur lesquels on s'est mis d'accord lors d'une réunion, le 7 août, entre les représentants du ministère des Transports, de la *Dominion Marine Association*, de la *Canadian Chamber of Shipping* et de la Fédération des pilotes du Saint-Laurent et autres parties. Le texte sera assujetti aux exigences habituelles quant à la forme et à la substance qui sont conformes à la politique gouvernementale.

On étudie présentement la possibilité d'inclure les points suivants dans une modification à la Loi sur la marine marchande du Canada, afin de rendre valables les présents règlements de pilotage:

1. Une disposition générale prévoyant que les Règlements censés avoir été faits aux termes de l'article 329 de la Loi sur la marine marchande, seront censés être en vigueur et avoir les mêmes effets depuis le jour où ils ont été confirmés par un décret du conseil, comme si les règlements avaient été adoptés régulièrement en ce même jour en conformité d'une loi du Parlement autorisant de tels règlements.

2. Une disposition en vue de joindre un appendice à la loi modificatrice, qui contiendra l'énumération des divers décrets du conseil et règlements.

3. Une disposition générale en vue de rendre valables les nominations, les permis des pilotes et autres, jusqu'à ce qu'ils soient modifiés ou annulés en conformité des dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada ou des règlements faits ci-dessus.

4. Tous les décrets du conseil auxquels renvoiera l'appendice (alinéa 2 ci-dessus) seront abrogés ou rapportés le 31 mars 1969 ou à une date ultérieure qui sera fixée en tout temps par le gouverneur en conseil.

L'IMPRIMEUR DE LA REINE, OTTAWA 1969

dispositions législatives générales, la tâche de préparer desdits règlements sera confiée à l'administration locale.

On a suggéré que le groupe d'étude du Ministère prépare au moins un exposé des principes qui, à son avis, devraient être exprimés dans la nouvelle loi. Cet exposé serait présenté aux parties intéressées afin d'obtenir leurs commentaires avant de le faire parvenir au Cabinet. La Fédération est entièrement d'accord avec cette proposition et si le Ministère ne rencontre pas d'opposition à de tels principes de la part des parties intéressées, la rédaction et éventuellement l'achemination de la loi par les divers sondages parlementaires seraient donc grandement facilités.

Je vous prie d'agréer, monsieur le ministre, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

LE PRÉSIDENT
H. Colley

LA FÉDÉRATION DES ARMATEURS DU CANADA

DISPOSITIONS LÉGISLATIVES PROPOSÉES (D'ORDRE GÉNÉRAL) POUR RENDRE VALABLES LES RÈGLEMENTS DE PILOTAGE

Le ministère des Transports, avec le concours du ministère de la Justice, prépare un avant-projet de loi pour mettre en vigueur et rendre valables les règlements courants de pilotage.

On cherchera à inclure dans le texte final les éléments les plus essentiels sur lesquels on s'est mis d'accord lors d'une réunion, le 7 août, entre les représentants du ministère des Transports, de la *Dominion Marine Association*, de la *Canadian Chamber of Shipping* et de la Fédération des pilotes du Saint-Laurent et autres parties. Le texte sera rédigé aux exigences habituelles quant à la forme et à la substance qui sont conformes à la politique gouvernementale.

On étudie présentement la possibilité d'insérer les points suivants dans une modification à la Loi sur la marine marchande du Canada, afin de rendre valables les présents règlements de pilotage:

1. Une disposition générale prévoyant que les Règlements censés avoir été faits aux termes de l'article 329 de la Loi sur la marine marchande, seront censés être en vigueur et avoir les mêmes effets depuis le jour où ils ont été confirmés par un décret du conseil, comme si les règlements avaient été adoptés régulièrement en ce même jour en conformité d'une loi du Parlement autorisant de tels règlements.

2. Une disposition en vue de joindre un appendice à la loi modificatrice, qui contiendra l'énumération des divers décrets du conseil et règlements.

3. Une disposition générale en vue de rendre valables les nominations, les permis des pilotes et autres, jusqu'à ce qu'ils soient modifiés ou annulés en conformité des dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada ou des règlements faits ci-dessus.

4. Tous les décrets du conseil auxquels renvoiera l'appendice (alinéa 2 ci-dessus) seront abrogés et rapportés le 31 mars 1969 ou à une date ultérieure qui sera fixée en tout temps par le gouverneur en conseil.

L'IMPRIMEUR DE LA REINE, OTTAWA 1968

Première session de la vingt-huitième législature

1958-1959

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président suppléant: L'honorable L. CASSELMAN

Fascicule 9

Seule et unique réunion sur le Bill S-23,

intitulé:

«Loi concernant la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique».

SÉANCE DU MERCREDI 7 MAI 1959

TÉMOINS:

Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique: M. J. E. Paradis, C.R., premier conseiller juridique; M. J. Cherrington, ingénieur chargé des projets spéciaux, région du Pacifique, M. E. G. Allison, gérant régional de l'exploitation et de l'entretien, région du Pacifique, et M. W. Millar, gérant général de la Tarification.

Fording Coal Limited: M. R. M. Porter, président.

RAPPORT DU COMITÉ

Première session de la vingt-huitième législature

1968-1969

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président suppléant: L'honorable L. LANGLOIS

Fascicule 9

Seule et unique séance sur le Bill S-31,

intitulé:

«Loi concernant la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique».

SÉANCE DU MERCREDI 7 MAI 1969

TÉMOINS:

Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique: M. J. E. Paradis, C.R., premier conseiller juridique; M. J. Cherrington, ingénieur chargé des projets spéciaux, région du Pacifique, M. R. S. Allison, gérant régional de l'exploitation et de l'entretien, région du Pacifique, et M. W. Miller, gérant général de la Tarification.

Fording Coal Limited: M. R. M. Porter, président.

RAPPORT DU COMITÉ

29580—1

LE COMITÉ PERMANENT (Sénat)

DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

Président: L'honorable GUNNAR S. THORVALDSON

Les honorables sénateurs:

Aird,
Aseltine,
Beaubien (*Provencher*),
Bourget,
Burchill,
Connolly (*Ottawa-Ouest*),
Connolly (*Halifax-Nord*),
Croll,
Davey,
Desruisseaux,
Dessureault,
Farris,
Fournier (*Madawaska-Restigouche*),
Gélinas,
Gouin,
Haig,
Hayden,
Hays,
Hollett,
Isnor,
Kickham,
Kinley,
Kinnear,
Lang,
Leonard,
Macdonald (*Cap Breton*),
McDonald,
McElman,
McGrand,
Méthot,
Molson,
Nichol,
Paterson,
Pearson,
Phillips (*Prince*),
Quart,
Rattenbury,
Roebuck,
Smith (*Queens-Shelburne*),
Sparrow,
Thorvaldson,
Welch,
Willis.

Membres d'office: Flynn et Martin.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat, mardi 29 avril 1969:

Suivant l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Nichol propose, appuyé par l'honorable sénateur Prowse, que le Bill S-31, intitulé: «Loi concernant la Compagnie du Chemin de fer Canadien Pacifique», soit lu pour la deuxième fois.

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

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Nichol propose, appuyé par l'honorable sénateur Prowse, que le bill soit déféré au Comité permanent du Sénat sur les transports et communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Extrait des procès-verbaux du Sénat, mardi le 22 avril 1969:

Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur McDonald propose, appuyé par l'honorable sénateur Bourget, C.P.,

Que le nom de l'honorable sénateur Nichol soit substitué à celui de l'honorable sénateur Lefrançois sur la liste des sénateurs qui font partie du Comité permanent du Sénat sur les transports et les communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,
ROBERT FORTIER.

29580—1½

PROCÈS-VERBAL

Le MERCREDI 7 mai 1969.

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui pour étudier le bill S-31: «Loi concernant la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique».

Présents: Les honorables sénateurs Langlois (*président suppléant*), Connolly (*Halifax-Nord*), Connolly (*Ottawa-Ouest*), Hollett, Isnor, Kinley, Molson, Pearson, Sparrow et Welch.

Aussi présent: M. E. Russell Hopkins, légiste et avocat-conseil parlementaire.

Sur proposition, le Comité décide de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français du procès-verbal et des délibérations de la séance consacrée audit bill.

Les témoins suivants sont entendus:

Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique:

M. J.-E. Paradis, C.R., premier conseiller juridique,

M. J. Cherrington, ingénieur chargé des projets spéciaux, région du Pacifique,

M. R. S. Allison, gérant régional de l'exploitation et de l'entretien, région du Pacifique, et

M. W. Miller, gérant général de la tarification.

Fording Coal Limited:

M. R. M. Porter, président.

Sur proposition, il est décidé de faire rapport dudit bill sans modification.

A 10 heures et 35 minutes du matin, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le Secrétaire du Comité,
Marcel Boudreault.

RAPPORT DU COMITÉ

MERCREDI 7 mai 1969.

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications, auquel a été déféré le Bill S-31, intitulé: «Loi concernant la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique», a, pour obtempérer à l'ordre de renvoi du 29 avril 1969, après avoir examiné ledit bill, l'a chargé d'en faire rapport, sans amendement.

Le président suppléant,
L. LANGLOIS.

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

DÉLIBÉRATIONS ET TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mercredi 7 mai 1969.

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, ayant été saisi du bill S-31 intitulé: «Loi concernant la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique, se réunit aujourd'hui à 10 heures du matin, sous la présidence du sénateur Léopold Langlois (président suppléant).

Le président: Honorables Sénateurs, pour l'étude de la proposition de loi dont nous sommes saisis ce matin, le bill S-31 intitulé: «Loi concernant la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique», nous avons avec nous comme témoins M. R. S. Allison, gérant régional de l'exploitation et de l'entretien, et M. J. Cherrington, ingénieur chargé des projets spéciaux, tous deux de la région du Pacifique de la Compagnie; de la même société, mais venant de Montréal, nous avons M. W. Miller, gérant général de la tarification au siège social et M. J.-E. Paradis, premier conseiller juridique au Contentieux.

Nous accueillons en outre M. R. M. Porter, président de la Fording Coal Limited et M. Jeffrey King, agent parlementaire de la compagnie ferroviaire. Oui, monsieur King?

M. Jeffrey King (agent parlementaire de la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique): Si vous le permettez, M. Paradis aimerait d'abord dire quelques mots de présentation au sujet du bill.

Le président: Je vous en prie, monsieur Paradis.

M. J.-E. Paradis (C.R., premier conseiller juridique au Contentieux de la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique): Monsieur le Président, honorables Sénateurs, au cours de la deuxième lecture du bill, le 29 avril dernier, le sénateur Nichol en a donné une explication très détaillée que je n'ai pas l'intention de répéter ici. Cependant, dans ses propos, ce jour-là, l'honorable sénateur a fait remarquer que la tâche lui serait plus facile si son auditoire avait un plan ou des plans sous les yeux. C'est pourquoi nous avons établi des plans et je vais les faire distribuer aux membres du Comité, si monsieur le Président le veut bien.

Le sénateur Isnor: Nous faut-il ces plans? Vous ne pourriez-pas vous en passer?

M. Paradis: J'ai cru, Monsieur, que cela faciliterait les choses si vous les aviez sous les yeux. Je commence donc.

Le bill comprend deux parties. Par les articles 1 et 2, le requérant demande au Parlement la permission de construire un embranchement. Aux termes de l'article 183 de la Loi sur les chemins de fer, révisée en 1967, il doit le faire, dès que l'embranchement prévu dépasse 20 milles de longueur.

C'est là la raison de ces deux articles. Le premier indique brièvement où se fera la construction, tandis que le deuxième est l'article habituel qui nous oblige a redemander la permission si la construction ne débute pas dans moins de deux ans ou ne se termine pas dans moins de cinq ans.

Le petit plan montre où se situera cet embranchement de quelque 34 milles dont l'objet est de desservir les gisements houillers de la Fording Coal Limited. Comme vous le voyez, il va en direction nord à partir de la ligne de la Compagnie près de Natal et de Sparwood, en Colombie-Britannique.

Mes collègues ici présents vous donneront toutes les précisions que vous voudrez obtenir sur les aspects techniques ou opérationnels qui pourraient vous intéresser.

Par les articles 3 et 4, nous demandons au Parlement l'autorisation de conclure avec la British Columbia Hydro and Power Authority des ententes pour l'achat d'une participation dans trois petites lignes de chemin de fer que les autorités provinciales lui ont permis de construire et pour faire rouler des trains sur ces lignes.

Si maintenant vous voulez bien vous reporter au grand plan, où selon la légende la ligne de notre Compagnie figure en brun, je dirai que les deux derniers articles du bill permettront à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique de se joindre à trois autres compagnies ferroviaires pour créer une nouvelle voie ferrée allant d'un point situé dans le voisinage de Mission, en Colombie-Britannique, jusqu'au superport en construction à Roberts Bank,

Le sénateur Pearson: Ce qui veut dire qu'un seul chemin de fer desservira Roberts Bank?

M. Paradis: Une seule voie ferrée, en effet, Monsieur, mais son exploitation sera le fruit de la coopération et de la collaboration de quatre chemins de fer: le Chemin de fer Canadien du Pacifique, les Chemins de fer Nationaux du Canada, le Great Northern et celui de la British Columbia Hydro and Power Authority.

Cette dernière possède actuellement une ligne dans le sud-ouest de la Colombie-Britannique, mais pour créer cette nouvelle voie, elle a dû obtenir la permission de bâtir trois nouvelles petites sections. Éventuellement, les quatre chemins de fer participeront à l'exploitation de la nouvelle voie.

Le sénateur Pearson: Il vous a fallu obtenir la permission de la Colombie-Britannique ou de l'Hydro?

M. Paradis: C'est l'Hydro de la Colombie-Britannique qui a dû se procurer cette autorisation, mais il ne s'agit pas d'une loi du Parlement. A la suite d'une demande adressée au ministre des Transports,—en réalité au Cabinet,—un certificat a été délivré en novembre dernier autorisant la construction. Remarquez que la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique...

Le président: Vous vous servez maintenant de la grande carte.

M. Paradis: Il y a deux cartes différentes, monsieur le Président. La première intéresse l'embranchement de Fording et porte sur les articles 1 et 2 du bill. La seconde, qui est la plus grande, se rapporte aux articles 3 et 4, soit la voie ferrée conduisant à Roberts Bank. C'est elle dont nous nous servons actuellement.

J'attire d'abord votre attention sur l'échelle de la carte, indiquée en bas à droite: deux pouces et demi égalent dix milles. Je vous dis cela parce que la voie ferrée indiquée en brun, qui part de l'extrémité droite de la carte et aboutit à Mission, est celle du chemin de fer Canadien du Pacifique, mais pour bien se figurer l'apport de ce chemin de fer, il faut se rappeler que les gisements de charbon que la nouvelle voie va desservir sont situés à quelques 650 à 670 milles plus à l'est. Le Canadien Pacifique prendra là le charbon et l'amènera à Mission, et de là le transportera en collaboration avec les autres chemins de fer participant à la nouvelle voie.

A la sortie ouest de Mission, la ligne indiquée en jaune appartient aux chemins de fer Nationaux. Le Canadien Pacifique aura le droit d'y faire rouler ses trains. La loi d'autorisation existe déjà.

Ensuite, en rouge, c'est le premier tronçon de 2 milles et demi. L'article 3(a) du bill...

Le président: A construire.

M. Paradis: A construire, justement. Il s'agit de l'un des trois tronçons que les autorités provinciales ont permis à l'Hydro de bâtir. Ensuite il y a un bout de ligne en bleu. Il s'agit, selon la légende, d'une voie ferrée existante qui appartient à l'Hydro de la Colombie-Britannique. Par l'article 4 du bill nous demandons le droit d'y faire rouler nos trains.

Il est vrai qu'aux termes de l'article 156 de la Loi sur les chemins de fer, une compagnie peut facilement accorder ce droit à une autre, mais seulement pour une période ne dépassant pas 21 ans. Mais il nous faut quelque chose de plus permanent pour l'organisation de la nouvelle voie. C'est pourquoi, à l'article 4 du bill, nous demandons au Parlement, pour une durée supérieure à 21 ans, le droit de faire passer nos trains sur la ligne déjà en existence de l'Hydro et qui figure en bleu au centre de la carte.

En allant vers l'ouest à partir de cette ligne bleue de l'Hydro de la Colombie-Britannique, nous avons un autre petit bout en rouge d'une longueur de 6.8 milles. Il s'agit ici d'un deuxième tronçon que l'Hydro a la permission de construire.

Toujours sur la carte, nous arrivons ensuite à une courte ligne en vert. Il s'agit d'une voie d'un mille déjà construite et appartenant au Great Northern. La voie ferrée du Great Northern commence aux États-Unis et, en général, son parcours en Colombie-Britannique est en direction nord-ouest. Pour ce mille indiqué en vert sur la carte, la voie ferrée projetée empruntera les rails du Great Northern. L'autorisation légale existe déjà qui permet aux chemins de fer Nationaux et au Canadien Pacifique d'utiliser cette section du Great Northern. Nous n'avons donc pas à la demander.

Nous arrivons enfin au dernier secteur de la nouvelle route. Il figure en rouge sur la carte. Ce tronçon, de 14.1 milles, est le troisième que doit construire l'Hydro de la Colombie-Britannique. Il va de la voie du Great Northern au superport actuellement en construction à Roberts Bank.

Le sénateur Isnor: Pourquoi ce tronçon de 14 milles est-il construit par l'Hydro et non par votre compagnie?

M. Paradis: Il faut comprendre, Monsieur, que notre compagnie ne possède actuellement aucune ligne de chemin de fer dans ce territoire. Ses voies, si vous vous reportez à la carte, circulent à partir de Mission au nord du Fraser jusqu'à Vancouver. Le Sud-Ouest de la Colombie-Britannique est, si je puis dire, le champ d'activité de l'Hydro de la Colombie-Britannique. Après de longues négo-

ciations, il a été décidé que celle-ci se procurerait les autorisations nécessaires et construirait les tronçons. Le Canadien Pacifique se propose d'acheter un intérêt dans ces trois petites lignes, comme d'ailleurs les chemins de fer Nationaux et, en partie, le Great Northern. Mais c'est l'Hydro de la Colombie-Britannique qui a l'autorisation de construire ces trois tronçons indiqués en rouge sur la carte.

Le sénateur Molson: Monsieur le Président, puis-je demander au témoin à quoi sert actuellement la ligne indiquée ici comme appartenant à l'Hydro de la Colombie-Britannique?

M. Paradis: Pour cela, monsieur le Sénateur, permettez-moi de faire appel à mes collègues, car je ne suis pas très au courant de l'activité de cet organisme.

Le sénateur Pearson: S'agira-t-il d'une ligne à double voie?

Le président: Pourriez-vous nous présenter ces messieurs.

M. Paradis: Vous avez, ici à ma droite, M. Allison, qui est gérant régional de l'exploitation et de l'entretien pour la région du Pacifique; à sa droite, M. Porter, président de la Fording Coal Limited. Directement en arrière de moi, voici M. Cherrington, ingénieur des projets spéciaux pour la Division du Pacifique de notre compagnie, et, à sa droite, M. Miller, gérant général de la tarification au Canadien Pacifique.

M. Allison, vous avez entendu la question posée par le sénateur Molson au sujet de l'activité de l'Hydro de la Colombie-Britannique. Auriez-vous l'amabilité d'y répondre?

M. R. S. Allison (gérant régional de l'exploitation et de l'entretien, région du Pacifique de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique): Monsieur, cet organisme a très peu d'activité ferroviaire à l'est de Cloverdale. Cette ligne qui lui appartient vient de New Westminster et va jusqu'à Cloverdale avec un prolongement jusqu'à Chilliwack.

A l'heure actuelle, sauf erreur, il y passe un train quotidien dans chaque sens, sauf le dimanche. C'est-à-dire entre Cloverdale et Chilliwack.

Je puis ajouter que tout ce tronçon qui va du mille 102 sur la ligne des chemins de fer Nationaux et finit à Roberts Bank, quelque 32 milles plus loin sera sous un système de contrôle centralisé, qui est un système-bloc automatisé. Elle pourra absorber tout le trafic que nous voudrons diriger sur Roberts Bank. Autrement dit, il n'y aura pas embouteillage.

Le sénateur Molson: Autant que vous sachiez, s'agit-il du seul chemin de fer exploité par l'Hydro en Colombie-Britannique?

M. Allison: Oui, c'est le seul.

Le sénateur Molson: Ce train quotidien est-il un train de voyageurs ou de marchandises ou les deux?

M. Allison: Ce n'est qu'un train de marchandises qui dessert l'industrie locale par une suite d'embranchements et amène les wagons dans la région de Huntingdon.

Le président: Cette ligne ferroviaire de l'Hydro relève de l'autorité de la province, n'est-ce pas?

M. Paradis: C'est exact, Monsieur.

Le président: Ne deviendrait-elle pas une entreprise nationale, une fois rattachée à la ligne principale du Canadien Pacifique?

M. Paradis: Je ne tiens pas à me prononcer là-dessus, Monsieur. Je ne saurais dire si son raccordement avec le chemin de fer Canadien Pacifique et les chemins de fer Nationaux en fera une entreprise d'obédience fédérale.

Le président: Elle n'en deviendra pas moins partie intégrante d'un réseau national de chemin de fer.

M. Paradis: C'est possible.

M. D. Russell E. Hopkins (légiste et avocat-conseil parlementaire): Ce que je puis dire, c'est que le ministère des Transports ne voit absolument aucun inconvénient à la proposition.

Le sénateur Kinley: Quels inconvénients pourrait-il y avoir?

M. Paradis: Honorables Sénateurs, je n'ai rien d'autre à ajouter, sauf de dire encore une fois que, dans le cas de la voie conduisant à Roberts Bank, nous ne demandons pas la permission de construire, mais simplement l'autorisation de conclure une entente avec l'Hydro de la Colombie-Britannique, tandis que, dans la première partie du bill, nous sollicitons la permission de construire l'embranchement de la Fording.

Le sénateur Hollett: Y a-t-il des preuves de gisements de charbon, sur cette première carte que vous nous avez donnée?

M. Paradis: Oui, mais M. Porter, je crois, pourrait répondre à votre question.

M. R. M. Porter (président de la Fording Coal Limited): Je n'ai pas très bien saisi la question. S'agit-il de l'ampleur du gisement?

Le sénateur Hollett: La richesse estimative des gisements situés là?

M. Porter: Pour ce qui est des gisements qui nous intéressent ici, c'est-à-dire ceux de la Fording Coal Limited et que celle-ci se propose d'exploiter, notre intention est d'expédier trois millions de tonnes par année pendant 15 ans. Nous jugeons que pour une telle production les réserves actuelles, nouvelles et développées, sont suffisantes. Il reste en outre un vaste potentiel, trop peu exploré cependant pour pouvoir l'exprimer en chiffres.

Le sénateur Hollett: Où expédiez-vous le charbon?

M. Porter: Presque tout aux sidérurgies japonaises.

Le sénateur Isnor: A combien s'élève par année la production actuelle?

M. Porter: Pour la Fording Coal, la production n'est pas commencée. Plus au sud, à Natal, la Kaiser Resources produit à raison d'un million de tonnes par année, d'une exploitation souterraine. Elle met sur pied une exploitation à ciel ouvert dont la production commencera en 1970 et dépassera 5 millions de tonnes par année.

Le sénateur Isnor: Je demandais quelle était actuellement la production annuelle?

M. Porter: De cette dernière région?

Le sénateur Isnor: Oui.

M. Porter: Environ un million de tonnes par an.

Le sénateur Kinley: A quoi devez-vous ce marché? Quels avantages offrez-vous qui vous ont obtenu ce marché?

M. Porter: Parce qu'il s'agit d'un charbon qu'on appelle métallurgique. C'est un charbon dur, très propre à la fabrication de l'acier.

Le sénateur Kinley: C'est donc d'abord la qualité du charbon. Comment votre prix se compare-t-il au prix du charbon américain?

M. Porter: Bien entendu, les grands fournisseurs des acieries japonaises sont actuellement les Américains de la Virginie de l'Ouest. Probablement, d'ici à un an environ, ils perdront leur première place aux mains des Australiens, qui expédieront de l'Australie orientale et de la Nouvelle Galles du Sud, où il y a de vieilles mines, mais en particulier du Queensland, où s'ouvrent de nouvelles mines. C'est dire qu'il y a de la concurrence. Nous estimons que nous pouvons investir et produire aux prix que la concurrence fixe au Japon.

Le sénateur Kinley: C'est le transport par eau qui vous avantage, n'est-ce pas?

M. Porter: C'est cela.

Le sénateur Kinley: Vous servez-vous de vos propres navires?

M. Porter: Non.

Le sénateur Kinley: Des navires du Canadien Pacifique?

M. Porter: Non. Nous envisageons de céder la propriété du navire à Roberts Bank.

Le sénateur Kinley: Donc les Japonais transporteront eux-mêmes le charbon?

M. Paradis: C'est exact, Monsieur.

M. Porter: Ils s'occuperont du transport océanique et, en partie, ce sera dans leurs propres navires.

Le sénateur Kinley: Cela me paraît bien.

Le sénateur Molson: Il s'agira de trains groupés, je suppose. Qu'est-ce que cela donne par jour?

M. Porter: A peu près 10,000 tonnes par jour.

Le sénateur Isnor: Quelles sont les possibilités d'une augmentation de la production?

M. Porter: Dans le cas des propriétés de la Fording Coal?

Le sénateur Isnor: Oui.

M. Porter: Les possibilités sont certaines. Il s'agit d'une très grande entreprise, celle dans laquelle nous nous lançons. Sans vouloir rien prédire, il est vraiment possible que nous atteignons une production supérieure aux trois millions de tonnes par an que nous envisageons aujourd'hui.

Le sénateur Isnor: Je pose cette question, monsieur le Président, à cause de la fermeture de certaines mines en Nouvelle-Écosse. Je me demandais si, un jour, ces mineurs sans emploi trouveraient une place en Colombie-Britannique, non pas que je veuille les voir quitter la Nouvelle-Écosse. Qu'en pensez-vous? Pour produire plus, il faut embaucher plus.

M. Porter: Décidément et nous embaucherons davantage. Chose certaine, toute demande d'emploi de la part de vos mineurs

serait bien accueillie. D'autant plus que l'exploitation à ciel ouvert exige des gens qui savent se servir d'un matériel compliqué.

Le sénateur Sparrow: Quels seraient les effectifs? Vous estimez que la production atteindra un sommet en 1972. Quels seraient les effectifs?

M. Porter: Nous prévoyons commencer la production en 1972 et nous aurions alors sur le front environ 300 hommes.

Le président: Pour revenir à l'article 4 du bill, pourquoi limitez-vous votre entente avec l'Hydro de la Colombie-Britannique à 21 ans?

M. Paradis: Au contraire, monsieur le Président. Aux termes de l'article 156 de la Loi sur les chemins de fer, une société peut donner à une autre un droit d'utilisation sans recourir au Parlement pourvu que la durée de l'entente n'excède pas 21 ans. Or comme nous voulons une entente plus longue, nous devons nous adresser au Parlement, c'est la raison de l'article 4.

M. Hopkins: Il n'y a pas de limite de fixée à l'article 4.

M. Paradis: C'est exact, Monsieur.

Le sénateur Molson: Je propose qu'on fasse rapport du bill, monsieur le Président.

Des voix: D'accord.

Le sénateur Isnor: J'ai encore une question. Combien de milles de chemin de fer exactement doit construire le Pacifique Canadien?

Le président: Trente-quatre milles.

M. Paradis: C'est cela, trente-quatre milles, monsieur le Sénateur, pour l'embranchement de la Fording.

Le sénateur Isnor: Comment est le pays dans ces parages? Autrement dit, combien cela coûtera-t-il par mille, en moyenne?

M. Paradis: Ou bien M. Allison, ou bien M. Cherrington, je crois, pourrait vous répondre.

M. Cherrington (ingénieur des projets spéciaux de la région du Pacifique, Chemin de fer Canadien du Pacifique): C'est le versant occidental des Rocheuses, à travers les vallonnements qui longent les rivières Elk et Fording. Il y a des pâturages, mais bien peu d'habitations et aucun chemin. Il y a déjà eu des exploitations forestières. Une première estimation fixe le prix à 9.2 millions, mais les études techniques ne sont pas terminées.

Le président: Allons-nous faire rapport du bill?

Des voix: D'accord.

Le Comité s'ajourne.

L'Imprimeur de la Reine, Ottawa, 1969

Première session de la vingt-huitième législature

1958-1959

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Le président: L'honorable GUNNAR S. THORVALDSON

Fascicule 10

Seule et unique séance sur le Bill C-264,

intitulé:

«Loi créant une Société de télécommunications par satellites pour le Canada»

SÉANCE DU JEUDI 26 JUIN 1959

TÉMOINS:

Du ministère des communications: L'honorable Erik Nielsen, Ministre; M. J. M. Chapman, sous-ministre adjoint; M. R. Turra, conseiller du Bureau des projets.

Du ministère de la Justice: M. F. P. Gibson, Section de la législation.

RAPPORT DU COMITÉ

Première session de la vingt-huitième législature

1968-1969

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Le président: L'honorable GUNNAR S. THORVALDSON

Fascicule 10

Seule et unique séance sur le Bill C-184,

intitulé:

«Loi créant une Société de télécommunications par satellite pour le Canada».

SÉANCE DU JEUDI 26 JUIN 1969

TÉMOINS:

Du ministère des communications: L'honorable Eric Kierans, Ministre; M. J. H. Chapman, sous-ministre adjoint; M. R. Turta, conseiller, Bureau des projets.

Du ministère de la Justice: M. F. E. Gibson, Section de la législation.

RAPPORT DU COMITÉ

20022—1

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Le président: L'honorable Gunnar S. Thorvaldson

Les honorables sénateurs:

Aseltine
Blois
Bourget
Burchill
Connolly (*Halifax Nord*)
Davey
Denis
*Flynn
Fournier (*Madawaska-Restigouche*)
Gladstone
Hayden
Hollett
Isnor
Kinley
Kinnear
Langlois
Lefrançois
Macdonald (*Cap-Breton*)
*Martin
McElman
McGrand
Michaud
Molson
O'Leary (*Antigonish-Guysborough*)
O'Leary (*Carleton*)
Pearson
Petten
Rattenbury
Smith (*Queens-Shelburne*)
Sparrow
Thorvaldson
Welch—(30)

*Membre d'office.

(Quorum 7)

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat, le 25 juin 1969:

A la lecture de l'Ordre du jour,
Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Macdonald (*Cape Breton*), reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Desruisseaux, appuyé par l'honorable sénateur Kickham, tendant à la deuxième lecture du Bill C-184, intitulé: «Loi créant une Société de télécommunications par satellite pour le Canada».

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée.
Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Martin, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Langlois, que le bill soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,
ROBERT FORTIER.

20022—1½

PROCÈS-VERBAL

Le JEUDI 26 juin 1969.

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit sous la présidence de l'honorable sénateur Thorvaldson pour étudier:

Le bill n° C-184, «Loi de la Télésat Canada».

Présents: Les honorables sénateurs Thorvaldson (*président*), Burchill, Isnor, Kinley, Kinnear, Macdonald (*Cape Breton*), Batten et Smith. (8)

Présent, mais ne faisant pas partie du Comité: L'honorable sénateur Haig.

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

Les témoins suivants sont entendus:

Du ministère des Communications:

L'honorable Eric Kierans, ministre.

M. J. H. Chapman, sous-ministre adjoint.

M. R. Turta, conseiller, Bureau des projets.

Du ministère de la Justice:

M. F. E. Gibson, Section de la législation.

Il est décidé que 800 exemplaires en anglais et 300 en français du compte rendu des délibérations soient imprimés.

Sur une motion,
Il est décidé que rapport soit fait du bill sans amendement.

A 11 heures du matin, le Comité s'ajourne.

ATTESTÉ:

Le secrétaire du Comité,
Frank A. Jackson.

RAPPORT DU COMITÉ

Le JEUDI 26 juin 1969.

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le Bill C-184, intitulé: «Loi créant une Société de télécommunications par satellite pour le Canada», rapporte que le Comité, après avoir étudié ledit bill, l'a chargé d'en faire rapport au Sénat sans amendement.

Le président,
GUNNAR S. THORVALDSON.

LE SÉNAT

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le 26 juin 1969

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été déféré le bill C-184 créant une Société de télécommunications par satellite pour le Canada, se réunit à 9 heures et demie ce matin afin d'étudier ledit bill.

Le sénateur Gunnar S. Thorvaldson (président) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, je vois que nous sommes en nombre. Voudrait-on proposer la motion habituelle relative à l'impression du compte rendu des délibérations?

Une motion est adoptée ordonnant le compte rendu sténographique des délibérations et recommandant l'impression de 800 exemplaires en anglais et de 300 exemplaires en français.

[*Traduction*]

Honorables sénateurs, nous étudions maintenant le Bill C-184 dont le titre abrégé est: Loi de la Télésat Canada.

Nous sommes honorés ce matin d'avoir parmi nous le ministre des Communications, l'honorable Eric Kierans. Nous avons également parmi nous plusieurs hauts fonctionnaires de son ministère, y compris M. J. R. Chapman, sous-ministre adjoint (Recherche); M G. Bergeron, sous-ministre adjoint (Opérations); M. R. Turta, conseiller, Bureau des projets, et, du ministère de la Justice, M. F. Gibson, le conseiller juridique.

Le Ministre doit assister à une réunion du cabinet plus tard ce matin; je lui ai dit que nous ne le retiendrions pas plus longtemps qu'il ne faut. Je lui ai proposé de formuler une déclaration d'ordre général au sujet du projet de loi; puis vous pourriez l'interroger jusqu'à ce qu'il soit contraint de nous quitter. Après son départ, les hauts fonctionnaires du ministère pourront répondre à toutes autres questions concernant le projet de loi.

L'honorable Eric Kierans, ministre des Communications: Monsieur le président, honorables sénateurs, merci beaucoup. Je ne veux pas que vous vous sentiez pressés, car je vais rester ici tant qu'on me posera des questions. Je pourrais me charger de répondre aux questions concernant le financement du satellite; pour le reste, MM. Chapman et Bergeron ont pleine compétence—en fait ils en connaissent plus long que moi à ce sujet—pour commenter les aspects techniques et tous les autres problèmes que posent la construction et le lancement du satellite.

Quoi qu'il en soit, j'aimerais faire une annonce ici au lieu de convoquer une conférence de presse à cette fin.

Le ministère se propose d'inviter tous les Canadiens à mettre leur nom en orbite. En d'autres termes, nous préparons un vaste programme mais qui ne coûtera pas cher—environ $12,000—pour inviter tous les Canadiens, de tous les coins du pays, à proposer un nom pour ce satellite national; le gagnant du concours recevra un prix d'une valeur peu élevée, il est vrai, mais qui consistera en un voyage tout-compris pour surveiller le lancement du satellite qui aura lieu au cap Kennedy.

Le but du concours est de permettre aux Canadiens de participer, d'une façon peu spectaculaire, mais qui n'en est pas moins importante, dans ce projet de lancement d'un satellite; j'espère que bon nombre de Canadiens participeront au concours afin que le satellite porte un nom canadien typique symbolisant les vastes ressources en puissance que comporte cette nouvelle technologie.

Le concours durera tout l'été pour se terminer le 1er octobre; puis, peu après, le nom primé sera choisi par un jury qui se composera de M. le professeur Marshall McLuhan, le directeur du Centre de culture et de technologie de l'Université de Toronto, que tout le monde connaît j'imagine; de M. Gratien Gélinas, auteur fort bien connu des Canadiens francophones et anglophones, de la Comédie canadienne de Montréal, et de M. Leonard

Cohen, poète, auteur et chanteur, de Montréal. Leur décision sera finale.

Afin d'appeler l'attention du plus grand nombre possible de Canadiens sur ce concours, nous avons préparé quelque 12,000 affiches de couleurs distinctives bleue et verte intitulées *Satellite Canada,* et que nous distribuons partout au pays. Elles porteront la devise «Put Your Name in Space/Mettez Votre Nom en Orbite», ainsi qu'en surimpression un drapeau feuille d'érable stylisé et un faisceau d'ondes montrant la façon dont le satellite transmettra des messages au Canada.

Tous les renseignements seront imprimés et les règles ainsi que les bulletins d'inscription seront distribués par les 8,000 bureaux de poste du pays. On pourra se les procurer également dans les librairies de l'Imprimeur de la Reine, dans les bureaux publics des compagnies canadiennes de téléphone, aux bureaux de vente de billets d'Air Canada, de CP Air et de Pacific Western Airlines, dans les bureaux publics des Télécommunications du Canadien National et du Canadien Pacifique, aux centres de distribution de R.C.A. Victor, de «Terre des Hommes», au kiosque d'information de la Chambre des communes et au Centre national des arts. Qu'il me soit permis d'ajouter que les compagnies de téléphone sont désireuses de collaborer avec nous par tous les moyens possibles; des renseignements concernant ce concours seront envoyés à leurs propres frais, avec les factures de juillet, à plus de 5 millions de clients.

Pour la gouverne des sénateurs, je dois ajouter qu'un certain nombre de ces affichés seront imprimées en esquimau et en dialectes indiens, puis distribuées dans les territoires du Yukon et du Nord-Ouest.

Un ou deux noms qui ont déjà été proposés d'une façon officieuse sont d'origine esquimaude ou indienne. J'ignore ce que les membres du jury en penseront, mais ils semblent exprimer clairement la nature du satellite lui-même ainsi que celle du Canada. Quoi qu'il en soit, ce sera à eux d'en décider, car ce n'est pas moi qui vais me charger de cette tâche.

Maintenant, je suis disposé à répondre à toutes questions au sujet du satellite et du financement.

Le président: Monsieur Kierans, pourrais-je vous demander de formuler une brève déclaration au sujet de la méthode de financement de ce satellite qui sort quelque peu de l'ordinaire, car elle comporte des idées toutes neuves. Une telle déclaration serait des plus intéressante.

L'hon. M. Kierans: Depuis la parution du Livre blanc à ce sujet, le gouvernement a adopté pour ligne de conduite que ce devrait être une entreprise tripartite. Le gouvernement est d'avis, en premier lieu, que le Canada possède d'énormes ressources scientifiques dans ce domaine. M. Chapman, qui était le vice-président du Conseil de recherches pour la défense, est maintenant chargé, entre autres, du Centre de recherches sur les communications de Shirley's Bay, où 500 ingénieurs, scientifiques et techniciens ont consacré des années à la recherche spatiale. Par conséquent, nous avons un apport à faire dans le domaine des communications par satellite.

Le gouvernement participe aussi à l'entreprise parce que nous avons pour objectif national d'assurer des communications dans les deux langues d'un bout à l'autre du pays. On ne saurait s'attendre que des sociétés purement commerciales acceptent intégralement cet objectif national. Je ne les critique nullement. Si j'exploitais un réseau téléphonique privé, j'étendrais mon exploitation dans le Nord au fur et à mesure que ce serait rentable. Mais le gouvernement veut s'assurer que toutes les régions du pays puissent bénéficier de la télévision et des communications dans les deux langues.

J'ignore si les honorables sénateurs en ont fait autant, mais pour ma part j'ai fait de nombreux discours au sujet des vastes ressources en puissance que renferme le Canada. Notre pays constitue l'une des plus grandes étendues de terre au monde, et il possède d'énormes richesses: minéraux, poissons, forêts, pétrole et gaz. Mais, de toute ma vie, j'ai parcouru à peine 9 p. 100 de l'étendue du pays. Grande Prairie est la région la plus septentrionale que j'aie visitée. J'ai parlé de la mise en valeur du Nord, de la vision du Nord. C'est M. Diefenbaker qui l'a proposée, et c'est un concept grandiose et dynamique. Mais trève de paroles, il faut passer aux actes, tout comme en 1867 il a fallu relier les différentes régions du pays au moyen d'un ruban d'acier, c'est-à-dire la voie ferrée. Il nous faut mettre en pratique les idées que nous avons tous préconisées dans tous ces éloquents discours. Il faut assurer au pays des moyens de communication.

C'est avec leurs ingénieurs, leurs prospecteurs, leurs techniciens, leurs foreurs et leurs excavateurs que la plupart des sociétés d'exploration et de mise en valeur dans le Nord

éprouvent le plus de difficultés. Dès qu'ils se rendent dans ces régions éloignées et qu'ils perdent contact avec le reste du Canda, ils éprouvent un sentiment d'isolement, ce qui provoque un roulement très élevé de la main-d'œuvre, allant jusqu'à 35 p. 100 au cours d'une période de six mois.

Par conséquent, avant de vanter les énormes virtualités du Nord canadien, il va nous falloir assurer des moyens de communication afin que celui qui se trouve dans l'est de l'Arctique puisse voir les mêmes émissions télévisées en même temps—compte tenu du décalage entre les fuseaux horaires—que vous et moi, et dans l'une ou l'autre des deux langues officielles. Il pourra communiquer par téléphone avec ses amis à Windsor (Ont.) ou à Liverpool (N.-É.), ou n'importe où ailleurs. C'est pourquoi le gouvernement estime qu'il doit pouvoir utiliser ce satellite.

En deuxième lieu, on ne saurait, à mon sens, lancer un satellite sans profiter des connaissances approfondies que possèdent les exploitants de telles entreprises et les compagnies de téléphone du pays. C'est la raison pour laquelle ils participent à l'entreprise. Non seulement vont-ils utiliser le nouveau système, mais ils vont y contribuer pour une énorme somme de connaissances technologiques et de savoir scientifique.

En troisième lieu, le gouvernement veut que le grand public participe à l'entreprise en y plaçant des fonds. Nous avons proposé que le gouvernement y place un tiers des fonds, les entreprises privées de télécommunication, un tiers également, et le grand public un tiers. Ces proportions peuvent varier, mais non pas celle qui sera attribuée aux entreprises privées de télécommunication, qui ne devra pas dépasser un tiers. Il est possible que le gouvernement décide de n'y participer que pour 25 p. 100; dans ce cas, la part du grand public s'accroîtra. Mais tout cela fera l'objet de négociations.

Cette nouvelle société ne fera affaire avec aucun courtier en particulier. Toutes les sociétés existantes ont des rapports traditionnels avec leurs courtiers favoris, qu'il s'agisse de Wood, Gundy, de Dominion Securities ou de Nesbitt Thomson ou de quelqu'un d'autre. Nous invitons tous les courtiers à y participer. Nous leur demandons d'imaginer une méthode originale de financer cette société. Par conséquent, on pourrait recourir à la fois aux actions et aux obligations.

Quels seraient les avantages d'une telle méthode? Mettons qu'un courtier dise: «Très bien, nous allons garantir l'émission; nous estimons que nous pouvons vendre au public pour 40 millions d'actions et 20 millions d'obligations.» Et mettons qu'au même moment, le gouvernement ait décidé de souscrire lui-même un tiers des 40 millions, alors le placement du gouvernement dans l'entreprise relative au satellite serait de un tiers de 40 millions, car les obligations seraient vendues sur le marché aux caisses de pensions, aux compagnies d'assurance et ainsi de suite. Si le gouvernement décidait de n'y placer que 25 p. 100, alors son placement effectif ne serait que de 10 millions. Nous procédons de cette façon afin de limiter autant que possible les engagements financiers du gouvernement du Canada.

Il y a une grande pénurie de capitaux de nos jours. Or, dans la mesure où le gouvernement fédéral pourra limiter ses propres prélèvements sur ce marché, les provinces, les municipalités et les corporations pourront en profiter.

Il est vrai que cela n'aura aucune répercussion sur le budget. Si le gouvernement place 10 millions, cela ne veut pas dire que l'excédent du gouvernement va diminuer, ni que son déficit va augmenter d'autant. Mais cela signifie que le gouvernement va s'adresser au marché des capitaux afin d'emprunter 10 millions de dollars qu'il placera dans Télésat Canada. Par conséquent, nous avons pris des dispositions financières très souples pour le moment.

Le bill—et je serai franc avec les honorables sénateurs—comprend deux dispositions: l'une prévoit que le gouvernement peut placer jusqu'à 30 millions dans des actions, et l'autre, que le gouvernement peut placer jusqu'à 40 millions dans des obligations. En fait, ces dispositions nous permettront de négocier avec les compagnies de téléphone et le public. Voici pourquoi: mettons que les compagnies de téléphone nous disent: «Nous ne placerons des fonds dans votre nouvelle société de communications par satellite que si nous pouvons acheter la totalité des actions ou bien pourvu que tous les canaux de communications du satellite soient mis à notre disposition.» Alors, grâce à ce projet de loi, honorables sénateurs, nous pourrions leur répondre: «Le gouvernement ne peut vous permettre d'exercer un monopole sur toutes les communications spatiales. Au lieu de permettre un monopole dans ce domaine, le gouvernement va faire cavalier seul.» En d'autres termes, nous serons en mesure de négocier.

Je ne crois pas que cela soit pertinent à l'heure actuelle, mais nous cherchons à garder dans notre jeu autant d'atouts que possible.

Le sénateur Smith: Le gouvernement et la Société se proposent-ils de compliquer la situation en émettant des actions privilégiées? En ce qui concerne les obligations, s'agira-t-il d'obligations donnant droit à des actions, à des options, ou bien y aura-t-il une seule catégorie d'actions, c'est-à-dire des actions ordinaires?

L'hon. M. Kierans: On nous a fait une telle proposition, sénateur Smith; on a proposé également qu'il y ait ces autres instruments, mais en ma qualité d'ancien président de la Bourse, je m'y oppose pour des raisons psychologiques.

Les compagnies qui émettent des actions des catégories A et B prévoient différents droits de vote. Le directeur de la Caisse de pension du Canadien Pacifique, qui a une longue expérience des affaires, sait quelles actions sont préférables, mais l'actionnaire ordinaire ignore s'il a voix au chapitre, ou bien si l'une des catégories d'actions comporte 10 voix tandis que la sienne n'en a qu'une.

Il s'agira de simples actions et de simples obligations. Il se peut qu'afin de vendre certaines obligations il nous faille y joindre certains avantages; il est possible qu'avec l'achat d'une obligation de $100 ou de $1,000 vous puissiez obtenir en même temps des actions ordinaires, de sorte que vous y gagnerez sur les deux tableaux. Toutefois, tout le monde en profitera; c'est un appât tendu aux investisseurs.

Vous avez demandé si le libellé des certificats eux-mêmes sera sans équivoque. La réponse est oui. Chaque action que nous vendrons donnera le même droit de vote; son propriétaire participera également à tous les bénéfices de la Société. Il s'agira d'une simple action ordinaire.

Le sénateur Smith: Les entreprises privées pourront-elles acquérir des actions l'une de l'autre de façon à obtenir la mainmise sur la Société? Quelle garantie a-t-on prévue à cet égard?

L'hon. M. Kierans: C'est impossible. Je prie M. Gibson, du ministère de la Justice, de fournir des explications à ce sujet.

M. F. E. Gibson, Section de la législation, ministère de la Justice: Monsieur le président, honorables sénateurs, le projet de loi renferme des dispositions précises qui interdisent au gouvernement ou aux entreprises privées d'acheter sur le marché des actions qui auront à l'origine été émises en faveur de personnes qui, au sens du projet de loi, satisfont aux conditions statutaires.

Sauf en vertu de restrictions très rigoureuses, ces proportions primitives ne peuvent être modifiées.

L'hon. M. Kierans: J'ajouterai ceci: mettons que le groupe des entreprises privées ait droit à 33⅓ p. 100 des actions, alors, comme l'a signalé M. Gibson, ce groupe ne peut en acquérir davantage.

Il se peut, toutefois, qu'il y ait une nouvelle répartition au sein du groupe. Au début, par exemple, la Bell Canada pourrait obtenir 8 ou 9 p. 100 des actions. Puis, si elle fait l'acquisition d'une ou deux autres compagnies qui détiennent des actions, alors la part de Bell Canada pourrait atteindre 11 p. 100. Mais elle ne saurait posséder plus de 33⅓ des actions, et il lui faudrait s'entendre à cet égard avec la B.C. Telephone Company et autres compagnies de téléphone.

Le sénateur Smith: Quelles répercussions cela aura-t-il sur le fonctionnement de la station de poursuite de satellite de Mill Village?

L'hon. M. Kierans: Il s'agit là d'une entreprise internationale; vous aurez peut-être intérêt à apprendre que nous déposons cet après-midi à la Chambre les états annuels de la Société canadienne des télécommunications transmarines qui traitent des opérations et des capitaux. Ses bénéfices ont augmenté sensiblement grâce surtout au meilleur rendement des installations de Mill Village.

Le sénateur Burchill: Croyez-vous que cette nouvelle entreprise sera rentable?

L'hon. M. Kierans: Oui, je le crois.

Le sénateur Burchill: Vous avez déjà dit que vous ne pouviez vous attendre à ce que les entreprises privées se chargent d'une telle tâche, car elles se préoccuperaient de la rentabilité de l'initiative, ce dont vous ne pourriez les blâmer. Si elles ne considéraient pas l'entreprise rentable, comment pourriez-vous nous assurer qu'elle le sera?

L'hon. M. Kierans: Je songeais peut-être au facteur temps à cet égard. Le gouvernement canadien veut aller de l'avant dès maintenant. Or, si vous étiez le président d'une compagnie de téléphone, vous diriez peut-être que l'entreprise ne presse pas, qu'elle vient au bas de la liste des priorités, et vous pourriez la renvoyer aux Calendes grecques. En préparant leurs programmes ordinaires d'investissements, ces compagnies diraient, par exemple, qu'elles étendront leur exploitation à la vallée du Mackenzie lorsque la population y sera suffisante pour motiver une telle initiative.

Nous allons garantir par contrat aux compagnies de téléphone et à Radio-Canada, les deux principaux utilisateurs de ce système, que les recettes suffiront à acquitter le coût,

les frais d'amortissement, les frais qui découleront de la vétusté inhérente à ce genre de technologie, et tous les autres frais, afin d'assurer un rendement et un bénéfice, tout comme le fait maintenant la Société canadienne des télécommunications transmarines.

Le sénateur Burchill: Pour obtenir des actionnaires privés, il faudrait les assurer d'un revenu quelconque.

L'hon. M. Kierans: Il y aura un revenu, et nous verrons à ce qu'il y en ait un. Nous verrons à ce qu'il y en ait un au cours des négociations qui auront lieu cet été avec la Société même. Si vous adoptez ce bill, jusqu'à ce que nous les nommions, les membres de la direction ne participeront pas sous leur propre nom, mais, dans l'intervalle, il nous faut procéder à l'adjudication des contrats, de façon à assurer la construction. A ce moment, nous entreprendrons de trouver les revenus nécessaires pour l'utilisation du satellite.

Le sénateur Burchill: Cela aura-t-il une incidence sur les Télé-communications transcanadiennes?

L'hon. M. Kierans: Non. Nous avons négocié avec cette société, plutôt qu'avec les différentes companies de téléphone, avec le système même.

Le président: Je n'ai qu'une question et je devrais probablement la poser à M. Gibson. Je parcourais l'annexe B qui renferme les dispositions relatives à l'acquisition et à la détention des actions ordinaires. Je remarque qu'elles semblent très rigoureuses au sujet du contrôle par des étrangers. Dans le cas d'une compagnie canadienne qui appartient à des étrangers et qui est contrôlée par des étrangers, une telle compagnie a-t-elle le droit de détenir des actions de la Société?

M. Gibson: L'article 4 de l'annexe B, à la page 32 du bill, renferme une définition de l'expression «non-résident» appliquée non seulement à un particulier, mais aussi à une corporation. Par exemple, une corporation constituée, formée ou autrement organisée ailleurs qu'au Canada est une corporation non-résidente. Une corporation contrôlée directement ou indirectement par des non-résidents selon la définition qu'en donne l'un quelconque des sous-alinéas (i) à (iii)—renvoi à des alinéas précédents—est un non-résident. Une corporation...

Le président: Je crois que j'ai la réponse. Ainsi, en d'autres termes, cette expression veut dire qu'une compagnie canadienne qui est contrôlée par une corporation ou un particulier étranger n'est pas admissible.

M. Gibson: Si elle tombe dans la catégorie restreinte dans laquelle 20 p. 100 des actions détenues par le public peuvent être détenues par des non-résidents, une telle corporation rentrerait dans cette catégorie.

Le président: Merci.

Le sénateur Kinley: Dans quelle mesure les autres pays s'occupent-ils de ce domaine?

L'hon. M. Kierans: Les satellites de communication mêmes sont une chose bien réelle. Ils sont une chose de routine maintenant, mais seulement au niveau international, à partir du satellite international «L'Oiseau matinal» et jusqu'à, aujourd'hui, l'Intelsat 4, il y en a quatre là-haut.

Le Canada y participe, et tous les canaux d'information descendent par Mill Voyage pour la répartition à travers le Canada, de sorte que la technologie même a été éprouvée pendant de nombreuses années.

Notre pays sera le premier à avoir son propre satellite de communications intérieures. La raison n° 1, c'est qu'il n'existe guère de pays au monde, sauf peut-être le Brésil ou l'Inde, d'à peu près la même grandeur que le nôtre qui ait les mêmes problèmes que nous pour les communications partout à l'intérieur de ses frontières. Voilà la raison qui nous force à nous attaquer au problème dès maintenant.

Les États-Unis, par exemple, peuvent dire, bien qu'il soient un pays presque aussi étendu que le nôtre, que leurs réseaux de micro-ondes atteignent presque chaque coin du pays. Par conséquent, le besoin d'avoir un satellite intérieur n'est pas aussi pressant. C'est ce qui pousse le Canada à agir: «A construire son propre instrument», si vous voulez, et à le placer là-haut.

En Europe, les problèmes sont d'un ordre différent. Il leur faut répartir la capacité d'un tel satellite. Comment distribuer une partie d'un tel satellite à la France, une autre à l'Allemagne, une autre à la Belgique ou à la Suède, ou à un pays quel qu'il soit? Nous n'avons pas ces problèmes. Ainsi les problèmes politiques en cause en Europe ont aussi pour effet de produire un retard.

D'autres pays pourraient installer un satellite, mais il nous semble que, pour des raisons de motivations, pour faire face aux problèmes qui sont particuliers au Canada, nous devons en placer un là-haut aussitôt que possible. Donc, notre pays sera le premier à avoir un satellite là-haut.

Le sénateur Kinley: La place qu'occupe le Canada sur le continent est-elle particulièrement appropriée pour cette sorte de système de communications, par suite du fait que nous

nous trouvons dans la partie nord du continent et que la distance de la terre au satellite pourrait être plus courte?

L'hon. M. Kierans: L'avantage consiste simplement en ce que le satellite fera lui-même. Le satellite permettra d'atteindre tous les coins: toute anse de l'Arctique, tout port de Terre-Neuve et tout port de l'île de Vancouver.

Incidemment, lorsque je dis que le Canada aura le premier satellite national dans l'espace, je veux dire que ce sera le premier satellite national synchrone. Les Russes ont déjà dans l'espace un satellite non synchrone.

Le système du Canada sera la façon la plus idéale et la moins coûteuse de procéder. Tenter de faire la même chose en étendant les réseaux terrestres au vaste territoire qu'est le Canada ne serait pas économiquement possible.

Le sénateur Kinley: C'est quelque chose de naturel pour le Canada.

L'hon. M. Kierans: C'est pour le Canada une chose naturelle et une nécessité.

Le président: Honorables sénateurs, je crois comprendre que le Ministre doit assister à une réunion dans quelques instants, mais ses fonctionnaires se feront un grand plaisir de répondre à toute autre question que vous pourriez leur poser. Merci beaucoup, monsieur Kierans.

L'hon. M. Kierans: Merci beaucoup, sénateurs. Je suis hereux de vous avoir rencontré et j'espère que vous continuerez à m'inviter.

Le sénateur Isnor: Monsieur le président, M. Chapman pourrait peut-être me dire qui a pris l'initiative de cette entreprise, une compagnie privée ou le gouvernement?

M. J. H. Chapman, sous-ministre adjoint, ministère des Communications: Les premières mesures relatives aux satellites au Canada furent prises par le gouvernement immédiatement après le lancement du Spoutnik I, soit en octobre 1957. A cette époque, le gouvernement a analysé l'incidence que cette nouvelle technologie pourrait avoir sur le Canada, et il en est venu à la conclusion que ce serait important pour le Canada et que quelque chose devrait être fait. Il décida que des programmes devraient être mis en œuvre au Canada de façon que nous soyons assurés d'être en mesure de tirer avantage de la nouvelle technologie de l'espace, de pouvoir mettre des satellites en orbite. A la fin de 1958, il amorçait le programme de satellites scientifiques Alouette I. En 1963, il entreprenait d'étendre les connaissances technologiques acquises dans ses laboratoires dans l'industrie par le truchement du programme ISIS (Satellites internationaux pour les études ionosphériques), programme conjoint avec les États-Unis, qui comportait deux objectifs: en premier lieu, poursuivre les recherches se rapportant particulièrement aux problèmes du Nord du Canada et aux communications dans cette région et, en second lieu, rendre l'industrie canadienne capable d'évoluer dans cet âge de l'espace.

L'industrie, soit la Compagnie de téléphone Bell, entreprit, vers 1962, des études poussées sur les communications par satellite. L'industrie privée, soit, premièrement la *Power Corporation* et la *Niagara Television* en 1966, puis la *Trans-Canada Telephone System* et les Télécommunications du Canadien National et du Canadien Pacifique présentèrent au gouvernement un projet de communications par satellite. L'industrie privée à donc présenté au gouvernement deux projets de systèmes de communication par satellite, l'un en 1966 et l'autre en 1967, et ces projets sont décrits dans le Livre blanc du gouvernement.

C'est peut-être la réponse à votre question. Le gouvernement a pris l'initiative; l'industrie est arrivée très peu de temps après, et les deux ont depuis poursuivi l'entreprise ensemble.

Le sénateur Isnor: Merci Beaucoup.

Le président: Monsieur Chapman, nous avons entendu dire au Sénat que certaines de ces companies voulaient aller de l'avant seules. Est-ce exact?

M. Chapman: Les deux, la *Power Corporation* en association avec la *Niagara Television*, et la *Trans-Canada Telephone System* en association avec les Télécommunications CN-CP ont présenté des projets demandant au gouvernement de leur donner la permission d'aller de l'avant et d'établir des systèmes pour leur propre compte. Soit pour leur propre compte ou en association avec le gouvernement.

Le président: Pourrez-vous avoir des communications téléphoniques avec le Nord sans utiliser de fils, monsieur Chapman? Ou bien, aurez-vous encore besoin de fils et de poteaux et de tout le matériel employé dans les réseaux téléphoniques?

M. Chapman: Le satellite fournira les grandes lignes. Je vais vous donner un exemple concret: il y aura des circuits qui iront des stations terrestres des régions de Toronto et de Montréal au satellite. Un autre circuit ira du satellite à Frobisher Bay. Il y aura un terminus satellite-terre à Frobisher Bay qui recevra les signaux du satellite, ce dernier les retransmettra au satellite qui les transmettra

à la partie sud du Canada. Il faudra, évidemment, avoir des lignes téléphoniques dans l'agglomération de Frobisher Bay et les environs pour relier les appareils au standard et le standard au terminus du satellite. Mais, le saut de Frobisher Bay à la région de Montréal, par exemple, se fera par satellite.

Le président: Monsieur Chapman, quelles seront vos principales sources de revenu? C'est-à-dire, quels seront les principaux clients payants de la Société?

M. Chapman: Il y aura deux catégories principales de clients. L'une sera celle des companies de téléphone, et l'autre, les companies de radiodiffusion. Le ministère a eu avec ces deux groupes des entretiens et des pourparlers afin de déterminer leurs besoins et ce qu'ils sont disposés à payer pour le genre de service que la Société peut leur fournir.

Le président: A-t-on fait une estimation des recettes totales?

M. Chapman: L'estimation faite par le ministère est qu'un revenu de 18 millions de dollars par année...

Le président: Brut?

M. Chapman: . brut est nécessaire pour couvrir tous les besoins de la Société, que le Ministre a décrits.

Le président: Merci. Y a-t-il d'autres questions à poser à M. Chapman?

Le sénateur Macdonald: Quel est l'aspect juridique de la mise en orbite de ces satellites? Est-ce qu'il faut signer des conventions avec les États-Unis ou la Russie ou quelqu'un d'autre; ou bien, chaque pays peut-il placer en orbite ses propres satellites, et autant qu'il en veut?

M. Chapman: Permettez-moi de dire qu'il existe un traité sur l'espace extra-atmosphérique qui dit que l'espace est ouvert à toutes les nations. L'espace occupe la même position que la haute mer: il ne peut être réclamé par aucune nation particulière.

Le président: Ce traité a-t-il été négocié par l'intermédiaire des organismes des Nations Unies? Si vous ne le savez pas, cela n'a pas d'importance.

M. Chapman: Je crois que oui. C'est un traité que le Canada a ratifié, ce traité de l'espace extra-atmosphérique. Nous ne pouvons donc, figurativement parlant, désigner une étendue particulière de l'espace ou y placer un drapeau canadien et dire: c'est à nous; pas plus que le peut un autre pays.

Le second point est l'utilisation de l'espace pour toute fin de radiodiffusion, et ici le problème est très simple. On ne peut placer qu'un émetteur-récepteur radio à un endroit particulier; et le satellite est une station radio émettrice-réceptrice dans l'espace. On ne peut en placer une utilisant exactement la même fréquence au même endroit; autrement, elles se brouillent l'une l'autre. Par conséquent, il faut qu'il y ait une entente internationale entre les pays au sujet des fréquences qui seront utilisées en un lieu particulier.

Il y a un organisme des Nations-Unies, l'Union internationale des télécommunications, qui est un organisme international créé pour coordonner l'emploi des fréquences radio au sol; et, maintenant, nous étendons sa compétence à la coordination des fréquences radio utilisées dans l'espace. Cela veut dire que le Canada déclarera à l'Union internationale des télécommunications qu'il veut placer un satellite à l'équateur, à 109 degrés ouest, qui utilisera six fréquences pour l'émission et six fréquences pour la réception, et que nous voulons placer ce satellite à cet endroit vers la fin de 1971. Cette déclaration des fréquences et de l'emplacement établirait de fait une réclamation de cette étendue particulière de l'espace et de l'utilisation de ces fréquences radio particulières.

La procédure à l'Union internationale des télécommunications est que d'autres pays peuvent protester contre l'utilisation de cet espace par le Canada; nous pouvons aussi protester contre l'utilisation de l'espace par les Russes ou par les Américains, si nous le désirons. Par conséquent, il y a lieu d'avoir des entretiens avec les autres pays que pourrait intéresser cette même étendue d'espace afin de s'assurer que, lorsque sera faite la déclaration définitive il soit convenu qu'il n'y a pas conflit.

En principe, c'est exactement la même procédure qui doit être suivie entre le Canada et les États-Unis au sujet des stations de télévision qui se trouvent à proximité de la frontière. Nous ne pouvons avoir un poste de télévision utilisant le canal 4 d'un côté du Saint-Laurent lorsqu'ils ont un poste de télévision utilisant le canal 4 de l'autre côté, parce que personne ne peut utiliser la même fréquence. En principe, c'est la même chose: nous devons nous entendre avec les pays intéressés; nous devons étudier la manière de partager l'utilisation des fréquences et les emplacements des orbites.

Nous en sommes au stade des pourparlers. Je me suis rendu moi-même à Washington la semaine dernière pour exposer devant le consortium des communications internationales

par satellite, l'Intelstat, un plan pour notre utilisation de fréquences et d'emplacements et notifier officiellement les autres pays intéressés que c'est là ce que le Canada veut faire. Cela fait partie de consultations.

Le président: Pourriez-vous décrire l'Intelstat? Qu'est-ce au juste?

M. Chapman: C'est un consortium international qui a été établi par une convention signée en 1964, par quelque 11 ou 12 pays, dont le Canada, et dont l'objet est d'établir un système de communications internationales par satellite, d'où le nom: Système de communications internationales par satellite. Je crois qu'il compte actuellement quelque 65 pays membres. En principe, les satellites appartiennent à ce consortium international et les stations terrestres appartiennent au pays dans lequel la station terrestre est située.

Pour me faire mieux comprendre, je prendrai le Canada comme exemple. La s ation de Mill Village, en Nouvelle-Écosse, est le terminus terrestre canadien pour les communications internationales par satellite. Elle utilise les satellites au-dessus de l'océan Atlantique: les satellites 1, 2 et 3 de l'Intelstat. La société canadienne des télécommunications transmarines loue des canaux, de la capacité de circuits téléphoniques ou de transmission télévisuelle de l'Intelstat, et elle émet et reçoit à Mill VIllage et fait la communication avec l'un des pays européens, celui qui a une station terrestre en service à ce moment particulier: la France, l'Angleterre, l'Allemagne ou l'Italie.

Le président: En d'autres termes, cela vous place dans le réseau mondial?

M. Chapman: Oui, nous sommes dans le réseau mondial, et la Société canadienne des télécommunications transmarines est le membre canadien du consortium des communications internationales, et elle est un actionnaire des satellites qui y existent à l'heure actuelle. Nous possédons quelque 3 p. 100 du capital-actions; nous possédons 3 p. 100 de tous les satellites actuellement en orbite; nous, c'est-à-dire le peuple canadien dans son ensemble.

Le sénateur Smith: Monsieur le président, puis-je ajouter quelque chose à ce que le spécialiste a dit au sujet de la station terrestre qui se trouve tout près de chez moi. C'est à propos de ce que M. Kierans a voulu dire lorsqu'il a dit qu'il allait déposer le rapport aujourd'hui en soulignant qu'il s'agissait d'une année très profitable. Je crois comprendre aussi, et on peut me corriger si je me trompe, qu'ils ont produit leur propre capital sans s'adresser au gouvernement, pour l'agrandissement de cette station là-bas, au cours de l'an dernier, ou à peu près.

S'il s'agit d'un exemple de la façon dont la société de télécommunications que nous établissons fonctionnera, nous ferions mieux de placer notre commande dès maintenant pour obtenir de ces actions!

Le président: J'ai vu une déclaration intéressante au sujet des actions de Comstat. Ses actions ont doublé, triplé et même quadruplé, n'est-ce pas?

M. Turta, conseiller, Bureau des projets, ministère des Communications: Oui. Ces actions sont sorties en 1964, à $20 chacune. Elles furent très fortement sursouscrites en très peu de temps et leur prix doubla en un court laps de temps après l'émission. A un moment donné, elles atteignirent un haut de $70; à l'heure actuelle, elles s'échangent au prix de $40 à $50 chacune, en dépit de la dépression du marché.

L'émission originale du capital-actions, de 200 millions de dollars, fut répartie entre les transporteurs publics et le grand public. La partie du capital-actions destinée au grand public fut très fortement souscrite et il fallut n'attribuer qu'une portion des commandes pour satisfaire la demande d'actions.

Le président: Et il s'agit d'une société américaine?

M. Turta: Comstat est une société des États-Unis.

Le président: Où se trouve le bureau principal?

M. Turta: Le bureau principal se trouve à Washington, D.C.

Le président: Cela vous donne une idée, sénateur Smith, des possiblités. Y a-t-il d'autres questions?

Il est proposé par le sénateur Kinley, avec l'appui de sénateur Smith, que nous rapportions le bill. Etes-vous d'accord?

Des hon. Sénateurs: D'accord.

La séance est levée.

L'Imprimeur de la Reine, Ottawa, 1969

par satellite l'Intelsat, un plan pour notre utilisation de fréquences et d'emplacements et notifier officiellement les autres pays intéressés que c'est là ce que le Canada veut faire. Cela fait partie de consultations.

Le président: Pourrions-nous décrire l'Intelsat? Qu'est-ce au juste?

M. Chapman: C'est un consortium international qui a été établi par une convention signée en 1964, par quelque 11 ou 12 pays, dont le Canada, et dont l'objet est d'établir un système de télécommunications internationales par satellite, d'où le nom: Système de communications internationales par satellite. Je crois qu'il compte actuellement quelque 65 pays membres. En principe, les satellites appartiennent à ce consortium international et les stations terrestres appartiennent au pays dans lequel la station terrestre est située.

Pour me faire mieux comprendre, je prendrai le Canada comme exemple. La station de Mill Village, en Nouvelle-Écosse, est le terminus terrestre canadien pour les communications internationales par satellite. Elle utilise les satellites au-dessus de l'océan Atlantique, les satellites 1, 2 et 3 de l'Intelsat. La société exploitante des télécommunications, terminus dans ses ateliers, de la capacité de circuits téléphoniques ou de transmission télévisuelle de l'Intelsat, et elle relie cet appareil à Mill Village et fait la commutation avec l'un des pays européens, disons que la station terrestre en question se trouve en Allemagne, en particulier, la France, l'Angleterre, l'Italie, par l'Italie.

Le président: Et vous, cela vous place dans le circuit international?

M. Chapman: Oui, nous sommes dans le réseau mondial, et la société canadienne des télécommunications [illegible] est le membre canadien du consortium des communications internationales, et nous sommes actionnaire des satellites qui y [illegible] actuelle. Nous possédons quelque [illegible] du capital-actions; nous possédons [illegible] de tous les satellites actuellement en [illegible], c'est-à-dire le peuple canadien [illegible].

Le sénateur Smith: Monsieur le président, puis-je ajouter quelque chose à ce que le spécialiste a dit au sujet de la station terrestre qui se trouve tout près de chez nous. C'est à propos de ce que M. Kierans a voulu dire lorsqu'il a dit qu'il allait déposer le rapport aujourd'hui en soulignant qu'il s'agissait d'une année très profitable. Je crois comprendre, mais, et on peut me corriger si je me trompe, qu'ils ont produit leur propre capital [illegible] au gouvernement, pour l'[illegible] de cette station là-bas, au [illegible] ou à peu près.

[illegible] qui d'un exemple de la façon dont la [illegible] télécommunications que nous [illegible] nous tirions davantage, nous tirions mieux de placer notre commande, dès maintenant pour obtenir de ces actions?

Le président: J'ai vu une déclaration intéressante au sujet des actions de Comsat. Ses actions ont doublé, triplé et même quadruplé, n'est-ce pas?

M. Turia, conseiller, Bureau des projets, ministère des Communications: Oui. Ces actions sont sorties en 1964, à $20 chacune. Elles furent très fortement souscrites en très peu de temps et leur prix doubla en un court laps de temps après l'émission. A un moment donné, elles atteignirent un haut de $[illegible] à l'heure actuelle, elles s'échangent au prix de $40 à $50 chacune, en dépit de la dépression du marché.

L'émission originale du capital-actions, de 200 millions de dollars, fut répartie entre les transporteurs publics et le grand public. La partie du capital-actions destinée au grand public fut très fortement souscrite et il fallut n'attribuer qu'une portion des commandes pour satisfaire la demande d'actions.

Le président: Et il s'agit d'une société américaine?

M. Turia: Comsat est une société des États-Unis.

Le président: Où se trouve le bureau principal?

M. Turia: Le bureau principal se trouve à Washington, D.C.

Le président: Cela vous donne une idée, sénateur Smith, des possibilités. Y a-t-il d'autres questions?

Il est proposé par le sénateur Kinley, avec l'appui du sénateur Smith, que nous rapportions le bill. Êtes-vous d'accord?

Des hon. Sénateurs: D'accord.

La séance est levée.

3-Imp. Seiner de la Reine, Ottawa, 1969

SÉNAT DU CANADA

Comité permanent des Transports
et des Communications
1ère Session 28ème Législature 1968-69

INDEX
Préparé par le Service de la Référence
Bibliothèque du Parlement