

de pollution de la côte atlantique même à cette grande distance. La convention n'a pas réussi à obtenir des États-Unis l'acceptation d'une limite de protection plus avancée de nos côtes. Terre-Neuve souffre beaucoup de la pollution de ses côtes causée par le Gulf Stream. Je me souviens que, m'étant entretenu avec le sénateur Bradley au cours de la réunion que j'ai déjà mentionnée, il m'a signalé que les substances huileuses flottant le long de la côte et sur les bancs de sable étaient désastreuses pour les oiseaux, parce que leurs ailes s'enduisaient et se saturaient de ces matières ce qui, souvent, les empêche de voler, et les réduit à la famine.

En ce qui concerne l'avenir, bon nombre des entreprises de radoub et de réparations maritimes installent des réservoirs à pétrole dans leurs établissements. Je sais que dans notre région du pays, on installe des réservoirs quand on répare un bâtiment, et il est impossible de les installer dans le port, parce que les substances huileuses flottent alors le long des quais; ils s'enaturent et constituent un risque d'incendie dans le port. En outre, les conséquences pour le poisson, et pour les localités elles-mêmes sont généralement désastreuses. Je souscris entièrement à l'opinion du sénateur Hollett, en ce qui concerne la pollution par le pétrole. J'espère que nous pourrions enfin trouver un endroit pour l'emmagasiner, ou le moyen de contraindre les navires à lâcher leur pétrole plus loin en haute mer.

Tout autant que l'honorable sénateur Hollett, je m'intéresse grandement à l'article 3. Dans notre province, il y a également des centaines de navires de pêche de 150 tonneaux. En réalité, toute notre flotte de pêche hauturière se compose de bâtiments de 150 tonneaux ou plus. Toutefois, pour pêcher en hiver, un vaisseau doit mesurer 90 pieds de long, ce qui équivaut à environ 150 tonneaux. Nous avons le même problème que Terre-Neuve. Nous avons un grand nombre d'hommes qui sont éminemment compétents, mais n'ont pas de brevet. Il y a déjà un certain temps que nous sommes aux prises avec ce problème. La loi prévoit que si un homme, dans les dix ans qui suivent la date où il a fait une demande, a passé douze mois sur un vaisseau, l'expérience qu'il possède lui suffit pour faire une demande de brevet; et s'il est prouvé qu'il est tempéré et a un bon caractère à bord, il peut se présenter à un examen, qu'il lui sera très facile de réussir, parce que ces patrons de bateau sont très compétents et réussissent fort bien. Nombre d'entre eux touchent un revenu qui, je crois, se compare avantageusement à celui de certains

sénateurs. Ils doivent cependant peiner dur pour l'obtenir.

Je me suis réjoui d'entendre le discours prononcé hier par l'honorable sénateur de Grandville (l'honorable M. Bouffard). C'est un avocat distingué et je suis persuadé que ce qu'il a dit sera lu avec un vif intérêt dans les *Débats* du Sénat par les gens de ma région, Je suis sûr que ce discours sera pour eux une mine de renseignements, qu'ils le liront attentivement et qu'ils s'en souviendront. La loi sur la marine marchande du Canada traite de problèmes complexes et nous pouvons nous estimer heureux d'avoir eu parmi nous un sénateur de la compétence du sénateur Bouffard, qui demeure à Québec, pour parrainer le bill et donner à la Chambre tous les renseignements nécessaires.

L'honorable sénateur Hollett a d'abord étudié l'article 35, qui est, à mon avis, l'article le plus important du bill. Il marque un pas en avant et indique, pour la première fois, que nous allons assurer appui et protection au cabotage canadien. Les États-Unis, et d'autres pays également, protègent leur service de cabotage. Le Canada, à cause de l'influence exercée par la Grande-Bretagne, accordait depuis nombre d'années une assez grande latitude dans le domaine du cabotage.

C'est une très longue histoire. Le volume de statuts de 1932 renferme le statut de Westminster du 11 décembre 1931. L'accord sur la marine marchande du Commonwealth britannique est daté de la veille. Tandis que le statut de Westminster constituait notre émancipation, nous étions rattachés la veille avec les Britanniques au sujet de notre cabotage, et les choses en sont restées là depuis.

L'honorable sénateur a parlé de l'effet que cela produirait à Terre-Neuve. La différence entre notre problème et celui de Terre-Neuve me préoccupe depuis bien longtemps, car Terre-Neuve est sur la route qui mène d'Angleterre et du continent européen chez nous et les navires en provenance de Terre-Neuve, si nous protégeons tout à fait notre cabotage, se trouveraient à faire du cabotage entre Terre-Neuve et le continent, en Nouvelle-Écosse. Voilà qui poserait un problème, car ce serait mettre à l'écart le service qui se fait de l'Europe à Terre-Neuve et auquel vous attachez beaucoup de prix. Nous voyons donc les avantages que procurerait à Terre-Neuve l'exclusion de cette province de l'article en question.

Le bill n'abroge pas cette loi. La convention du Commonwealth sur la marine marchande demeure toujours en vigueur, sauf en ce qu'elle accorde aux Britanniques le privilège de faire du cabotage dans les eaux intérieures