

un port étranger—qui se trouvent l'un et l'autre sur les Grands lacs ou leurs eaux tributaires ou de communication.

Dans la loi sur la marine marchande du Canada, les navires britanniques englobent les navires canadiens et aussi tous les navires du Commonwealth. Toutefois, la modification ne mentionne pas du tout les autres navires. En fait, la modification a pour but d'établir que seuls les navires canadiens pourront se livrer au cabotage entre les ports des Grands lacs et du fleuve Saint-Laurent, jusqu'aux limites actuelles des eaux intérieures du Canada.

Je n'ai pas la compétence voulue pour prévoir les effets possibles de cette modification, non seulement sur la navigation sur les Grands lacs mais aussi à l'égard des diverses ententes que nous avons conclues avec d'autres pays du Commonwealth et, également, avec les États-Unis d'Amérique.

Si j'en parle, c'est simplement pour y appeler l'attention des honorables sénateurs comme il se doit. A mon avis, en vertu de l'accord du Commonwealth sur la marine marchande, tous les navires britanniques ou du Commonwealth peuvent s'adonner au cabotage au Canada.

En 1961, un ancien ministre des Transports, sans doute sous un régime conservateur progressiste—vu qu'il s'agit de 1961—avait proposé une mesure analogue à l'article 35. On voulait alors négocier un nouvel accord du Commonwealth sur la marine marchande afin d'y exclure les Grands lacs. J'ignore si cela a été fait; on nous le dira sans doute. Quoi qu'il en soit, ce devra être fait avant que cet article ait force de loi.

Pour terminer, honorables sénateurs, je tiens à signaler trois points.

D'abord, il faut mettre un terme à la pollution des eaux de nos voies maritimes et de cabotage par les hydrocarbures et si l'on n'y parvenait pas en multipliant par dix l'amende imposée, je demanderais alors aux gouvernements des quatorze pays de la région Atlantique d'adopter des mesures plus rigoureuses.

Ensuite, les répercussions que l'article 35 de ce bill auront sur nos relations commerciales avec d'autres pays.

Enfin, ne faisons rien pour nuire davantage à nos pêcheries de la côte et du Labrador dans les provinces de l'Atlantique.

Nous devons y faire attention. Notre industrie de la pêche du Labrador à Terre-Neuve prospérait il y a 30 ans, mais elle se trouve aujourd'hui réduite à environ 50 navires. Le premier ministre de Terre-Neuve, du moins au cours des deux dernières années, a fait tout ce qu'il a pu pour établir un programme quelconque destiné à encourager nos pêcheurs, et je comprends que le gouvernement accordera son

attention à ce programme aussi rapidement que possible. J'ai la plus entière confiance qu'en faisant appel au gouvernement, on agira sensément. Indication du désir de le faire: au cours de la dernière session, après la présentation au Sénat du bill sur le Conseil des ports et l'étude en comité, certains amendements souhaitables furent recommandés. J'ai vu le bill qui a été présenté à la Chambre des communes, et je remarque avec plaisir qu'en conséquence le bill actuel donne bien davantage satisfaction à tout le monde.

J'espère sincèrement que toute critique que nous formulerons sur ce bill visant à modifier la loi sur la marine marchande du Canada fera aussi l'objet de plus amples réflexions—on nous a dit que nous sommes ici pour cela—et j'ai toute confiance qu'il en sera ainsi, car la loi sur la marine marchande du Canada revêt la plus grande importance pour le bien-être de la majeure partie du Canada.

Honorables sénateurs, tout ce qui concerne la marine marchande me touche personnellement, non pas du point de vue des affaires, mais bien parce que je suis né pêcheur. J'ai pêché sur la côte du Labrador lorsque j'avais 13 ans—je ne pense pas que personne ici ne puisse revendiquer le même titre—et mes ancêtres pêchaient à Terre-Neuve il y a 300 ans ou plus. La question de l'industrie de la pêche revêt donc une grande importance à mes yeux. J'espère qu'on considérera avec beaucoup d'attention ces amendements, dont la plupart sont excellents et font honneur à ceux qui les ont rédigés. Tout ce que je demande, c'est que les deux ou trois points que j'ai mentionnés soient revus et étudiés.

**L'honorable John J. Kinley:** Honorables sénateurs, il s'agit d'un bill exhaustif. Comme je viens des provinces Maritimes, je puis vous assurer qu'il éveille un très grand intérêt dans cette région du Canada.

J'ai écouté avec intérêt les observations de l'honorable sénateur de Burin (l'honorable M. Hollett), et je partage entièrement son avis en ce qui concerne la pollution de la mer par le pétrole.

J'ai été membre du comité des transports et communications avec d'autres sénateurs originaires des provinces Maritimes, quand on y a débattu la question. A ce moment-là, nous avons parlé de ce que faisaient les autres pays pour protéger leurs côtes contre la pollution. Nous n'avons pu obtenir qu'une limite de 50 milles. Je suis heureux de constater que la convention de 1962 a établi une limite de 100 milles, même si j'estime que cette limite devrait encore être repoussée.

Nous avons appris au comité que l'Angleterre avait une limite de 1,000 milles, parce qu'apparemment, le Gulf Stream est une cause