

demander pourquoi il est opportun d'exempter les provinces de l'Atlantique des dispositions de cet amendement. Mon honorable ami de Queens-Lunenbourg (l'honorable M. Kinley) a parlé de cette question assez longuement. On m'a informé qu'il est assez important que certains secteurs de l'industrie dans les provinces de l'Atlantique continuent d'être exemptés.

D'abord, j'ai l'impression que le cabotage entre les divers ports des provinces de l'Atlantique est effectué surtout par des petits cargos dont la plupart, si j'ai bonne mémoire, reçoivent des subventions assez considérables du gouvernement canadien. Il va sans dire que seuls les navires immatriculés au Canada y sont admissibles. De grandes quantités de marchandises sont transportées entre les ports des provinces atlantiques et, comme mon honorable ami le sénateur Hollett peut le confirmer, de grandes quantités de marchandises en provenance de Terre-Neuve sont transportées dans des bateaux appartenant à des Canadiens. Ce changement ne touchera en rien les tarifs-cargaisons à Terre-Neuve ou dans les autres provinces atlantiques. Cependant, j'aimerais mentionner un autre avantage.

**L'honorable M. Brooks:** Puis-je poser une question au sénateur? Peut-il nous donner une idée du tonnage britannique qui serait touché par la mesure dans ce commerce littoral? Le chiffre en est-il élevé?

**L'honorable M. Smith (Queens-Shelburne):** Honorables sénateurs, cette question me fait plaisir. Sauf erreur, le tonnage réel transporté par des navires britanniques est minime. Il est peut-être même inexistant, sauf certaines exceptions importantes. Je me préparais justement à en parler lorsqu'on m'a posé la question.

Ce sont ces exceptions qui rendent important le maintien de l'exemption en ce qui a trait à l'industrie du papier-journal. Certains de nos amis du Québec et de l'Ontario en sont peut-être consternés, mais je crois savoir qu'on a commencé à vendre du papier-journal dans les ports canadiens des Grands lacs. Certaines usines de pâte à papier des provinces atlantiques ont accaparé une partie du marché dans cette région-là et nombre de navires font la navette entre Cornerbrook, à Terre-Neuve, et Toronto ainsi que d'autres ports des Grands lacs. Ce trafic prendra de l'ampleur avec le temps, j'en suis sûr, car les maisons d'impression de la région des Grands lacs constatent, comme les maisons américaines l'ont fait, il y a bien des années, et comme des éditeurs d'autres parties du monde le savent depuis longtemps, qu'il est difficile d'avoir meilleur service tout en recevant du papier d'aussi bonne qualité. Nous attendons avec impatience le jour où l'on

pourra faire des expéditions assez considérables des provinces de l'Atlantique vers les ports à l'intérieur du pays. Les navires qui transportent des cargaisons de ce genre doivent être construits de façon spéciale afin de pouvoir faire le transport le meilleur marché possible. Pour ceux qui sont novices en la matière, je dirai que le papier-journal est un produit extrêmement périssable. On doit le manier avec de grandes précautions. Il faut donc disposer de navires construits spécialement à cette fin. Il se trouve que la plupart des navires qui transportent depuis un certain nombre d'années du papier-journal à partir des ports canadiens de même que vers les marchés domestiques et d'exportation sont pour la plupart des navires britanniques. Nous avons bien eu à Liverpool quelques navires immatriculés au Canada, qui ont transporté du papier-journal pendant un grand nombre d'années moyennant un tarif-marchandises relativement peu élevé. Puis, quand ces navires sont devenus périmés et qu'il fallait les remplacer, les directeurs trouvèrent que remplacer ces bateaux et continuer de les monter par des équipages canadiens, comme il se doit lorsque le navire a été immatriculé au Canada, ne constituait pas une opération économique. Par conséquent, au cours des dernières années, la plus grande partie du papier-journal exporté, a été transporté dans des cales britanniques.

**L'honorable M. Brooks:** Ils ne seraient pas touchés maintenant en vertu de la présente loi.

**L'honorable M. Smith (Queens-Shelburne):** Grâce à cette exception, ils pourront continuer de transporter le papier-journal de haute qualité à partir des provinces atlantiques, déposer leur cargaison à Toronto et à Hamilton ou à quelque endroit où il y aura un marché pour ces produits.

D'autres éléments viendront sans doute ajouter à l'importance de la question. Il sera peut-être très important plus tard d'avoir des navires britanniques disponibles afin de pouvoir avoir accès aux marchés étrangers. Ces navires coûteront moins cher à exploiter.

Honorables sénateurs, c'est tout ce que j'ai à dire sur cette question. Cet après-midi, lorsque j'ai décidé de dire quelques mots, je me proposais de limiter mes observations à l'article 3 du bill. On y a accordé beaucoup d'attention. Comme on nous l'a déjà signalé, la mesure législative qu'on nous propose a une histoire chargée. Comme l'a mentionné le sénateur Kinley, c'est en 1956, je crois, qu'on a fait une proposition semblable. Je me rappelle que lui et moi avons jugé que le moment n'était pas venu de l'adopter, car on n'avait