

le Commonwealth. Nous ne devons pas naturellement oublier qu'en certains endroits le Saint-Laurent délimite la frontière canado-américaine, et si je comprends bien, il y a plusieurs ententes entre les deux pays au sujet de la navigation sur le Saint-Laurent.

L'honorable M. Lambert: Ici, on songe en particulier aux expéditions de minerai de fer à Cleveland par les sociétés qui en font l'extraction. Cette disposition ne nuit-elle pas à ce commerce?

L'honorable M. Bouffard: Non. Cela n'atteint que ce qui est effectivement du cabotage. J'incline à croire que le transport de minerai de fer d'un port au Canada à un autre port aux États-Unis n'est pas ce qu'on appelle du cabotage, mais plutôt du transport entre le Canada et un pays étranger. Aux termes du bill, le cabotage ne se fait que d'un endroit à un autre du Canada. Voilà ce qui est visé. Cela ne touche pas le transport des céréales, mettons, d'une partie du Canada à un autre pays. Cela ne touche pas le transport du minerai de fer de Sept-Îles à Cleveland, parce que le transport se fait d'un port canadien à un port étranger.

L'honorable M. Lambert: Mon honorable ami a passablement éclairé la question. Je crois, cependant, que le comité devrait approfondir le bill.

L'honorable M. Bouffard: Ah! oui. Je répète que je ne suis pas un expert en la matière. Je fais de mon mieux mais je ne suis qu'un profane.

L'honorable M. Lambert: Je ne critique pas.

L'honorable M. Bouffard: J'aimerais que le bill soit déferé à un comité qui l'étudierait plus à fond. A ce moment-là, je suis porté à croire qu'on répondra à toutes les questions.

L'honorable M. Burchill: Je pense que mon honorable collègue a parfaitement réussi à expliquer le bill. Mais j'aimerais qu'il éclaircisse un point, si possible. Dois-je comprendre, d'après son explication, qu'un vapeur britannique n'a pas le droit de faire du cabotage au Canada, alors qu'un navire norvégien, ou tout autre, peut le faire?

L'honorable M. Bouffard: Je ne crois pas qu'un navire norvégien puisse se livrer au cabotage au Canada. Le Royaume-Uni est devenu partie à convention, désignée convention concernant la marine marchande du Commonwealth de 1931. C'est la raison pour laquelle les navires du Royaume-Uni pouvaient venir au Canada y faire le commerce d'un endroit à un autre, et c'est ce qu'on appelle le cabotage. Un navire étranger qui vient au Canada ne peut faire de cabotage s'il n'a pas conclu d'accord avec le Canada.

L'accord que nous avons signé avec l'Angleterre a été modifié, de telle sorte que même un navire du Commonwealth ne peut se livrer au cabotage d'un endroit à l'autre du Canada.

L'honorable M. Lambert: Un navire norvégien pourrait remonter le Saint-Laurent jusqu'à la tête des Grands lacs, charger sa cargaison de grains et revenir?

L'honorable M. Bouffard: Oui. Dans ce cas, il n'entre pas dans aucun autre port canadien.

L'honorable M. Aseltine: Ce ne serait pas du cabotage.

L'honorable M. Bouffard: Non, ce ne serait pas du cabotage.

Honorables sénateurs, il y a quelques autres articles à traiter qui ne résultent pas de modifications apportées à aucun accord. Certains sont les plus litigieux de tout le bill. Puis-je me reporter à l'article 2 qui doit être étudié conjointement avec l'article 30. L'article 2 a trait à la délivrance de permis aux petits navires, aux navires ne jaugeant pas 20 tonneaux, et à tous les autres navires dont la jauge n'excède pas 15 tonneaux. Il confère uniquement au Gouverneur général le droit d'édicter des règlements concernant la délivrance de permis à ces navires, et c'est tout. L'article 2 se rattache à l'article 30 où nous pourrions voir ce que le gouvernement se propose d'accomplir. Je regrette de retarder le Sénat si longtemps, mais c'est un bill difficile à étudier.

L'honorable M. Aseltine: Nous sommes ici pour cela.

L'honorable M. Lambert: Vous y réussissez fort bien.

L'honorable M. Bouffard: Le paragraphe (4) actuel de l'article 645 de la loi sur la marine marchande du Canada autorise le gouverneur en conseil à statuer, par arrêté ou règlement, au nom du gouvernement, sur la réglementation de toute partie ou toutes parties des eaux intérieures secondaires ou autres du Canada et sur la délivrance de permis d'exploitants de navires sur ces eaux.

Cela signifie qu'une surveillance est exercée sur les petites embarcations qui naviguent sur les lacs et rivières et, dans de nombreux cas, à des endroits où il y a des plages, des hôtels et des chalets de villégiature où les touristes sont attirés.

Cette mesure permettra au gouverneur en conseil, au moyen d'une ordonnance ou d'un règlement, d'interdire ou de restreindre la navigation des navires d'un jaugeage brut de 15 tonnes pour trois raisons générales différentes: soit dans l'intérêt de la sécurité publique, soit afin d'assurer une utilisation efficace de ces eaux dans l'intérêt public, soit afin de protéger le grand public.