

L'hon. M. RALSTON: Mon honorable ami a proclamé la nécessité et l'à-propos d'un texte juridique ou de loi comme sauvegarde. Veut-il nous signaler une différence quelconque, au point de vue de la protection des minorités, entre la disposition consignée dans le rapport de la conférence de 1929 et l'article 1er de l'adresse en discussion? Je l'invite à le faire.

L'hon. M. DUPRE: Mon honorable ami m'a mal compris ou je ne me serai pas exprimé clairement. C'est peut-être ma faute. Je commentais simplement le principe énoncé cet après-midi par l'ancien ministre de la Justice quand il a dit qu'à son avis la meilleure protection des minorités réside en elles-mêmes. C'est tout ce que je commentais.

L'hon. M. RALSTON: Mon honorable ami prétend-il qu'il existe une grande différence au point de vue de la protection des minorités, entre la disposition rédigée par la conférence de 1929 et l'article 1er de l'adresse en question?

L'hon. M. DUPRE: Je n'affirme pas qu'il y a une grande différence, mais voici le point sur lequel j'insiste: Avant de soumettre à la Chambre le projet de statut dont il s'agit, nous avons fait une démarche omise par nos honorables amis d'en face. Nous avons consulté les provinces afin de leur fournir l'occasion de dire si le statut empiétait ou non sur leurs droits.

L'hon. M. RALSTON: Mais il n'existe aucune différence entre les deux articles.

L'hon. M. DUPRE: Le troisième point concerne le commerce maritime. Actuellement, nos lois concernant le commerce maritime sont les mêmes dans tout l'empire. Après l'adoption du statut que nous sommes à discuter, chaque dominion aura le droit d'adopter des lois concernant ce commerce. Je désire vous référer, monsieur l'Orateur, au rapport, partie I, de la conférence impériale de 1930, le projet d'entente sur la marine marchande du commonwealth britannique. On trouvera cela à la page 32 du rapport. La partie 4 parle du traitement uniforme et contient trois articles, 10, 11 et 12. L'article 10 est ainsi conçu:

Chaque partie de la Communauté britannique convient d'accorder un traitement uniforme à tout navire enregistré dans la Communauté britannique et qui fait escale dans ses ports, et s'engage à ce qu'aucune loi ou règle relative aux navires océaniques, en vigueur à quelque moment que ce soit dans cette partie, n'ait pas d'application plus favorable pour les navires enregistrés chez elle ou pour les navires d'un pays étranger quelconque, que pour les navires enregistrés dans toute autre partie de la Communauté.

[L'hon. M. Dupré.]

Le but de cette entente est de maintenir l'uniformité nécessaire, de maintenir le statut commun des navires britanniques, et d'assurer la coopération entre toutes les parties de l'empire relativement aux questions de commerce maritime. L'article 11, traitant des mêmes sujets, décrète:

Tout en reconnaissant à chaque partie de la Communauté britannique des pouvoirs discrétionnaires sur son propre cabotage, il est convenu que toute loi ou règle éventuellement en vigueur à cette fin accordera à tous les navires enregistrés dans la Communauté britannique le même traitement en tous points qu'aux navires enregistrés dans cette partie, et un traitement non inférieur, en quoi que ce soit, à celui dont jouissent les navires d'un pays étranger quelconque.

En d'autres termes, les navires canadiens auraient le même statut en Irlande ou en Afrique du Sud ou en Australie que les navires de ces dominions auraient dans nos eaux. Mais la partie importante pour nous est l'article 12 qui est ainsi conçu:

Rien dans la présente convention n'impliquera l'intention—

(i) de porter atteinte au droit de chaque partie de la Communauté d'imposer des tarifs douaniers sur les navires construits en dehors de cette partie; ou

(ii) de restreindre le droit du gouvernement de chaque partie de la Communauté d'aider financièrement les navires enregistrés dans cette partie, ou ses droits discrétionnaires sur les pêcheries maritimes de cette partie.

L'hon. M. LAPOINTE: C'est ce qu'avait proposé la conférence de 1929.

L'hon. M. DUPRE: Oui, j'admets cela. Mais il a fallu adopter le statut actuel pour donner effet à l'entente dont je parle en ce moment. Avec l'adoption du statut actuel un jour viendra, du moins je l'espère, où le Canada, ayant le droit d'imposer des droits d'importation sur les navires construits en dehors du Canada, sera à même d'encourager l'industrie de la construction des navires dans ce pays. En ce moment, beaucoup de navires que l'on pourrait construire au Canada sont construits à l'étranger. Nous avons dans la province de Québec des chantiers maritimes et des ouvriers habiles et je prétends que dès que le statut sera adopté nous verrons à ce que nos chantiers maritimes et nos ouvriers obtiennent du travail; le chômage en sera réduit d'autant.

Quelques mots et je termine. Je remarque une divergence d'opinion entre l'ancien ministre de la Justice et le premier ministre Taschereau relativement à l'interprétation de l'article 66 du rapport de la conférence de 1926. Cet après-midi, j'ai également entendu l'ex-ministre de la Justice se déclarer contre les appels au Conseil privé. Je songeais alors à une session de la législature de Québec d'il y a trois ou