

eaux, alors que les navires canadiens des Grands lacs resteront pris dans les glaces.

3. La réparation et le radoubage de ces navires ne se feront pas forcément aux chantiers maritimes des Grands lacs.

4. Vu sa nature transitoire, cette concurrence fera fluctuer les frais de transport maritime. Le déplacement d'une partie de notre marine marchande que cela pourrait entraîner, créera peut-être une pénurie de navires plus tard s'il est plus rémunérateur d'exploiter un bâtiment en haute mer.

5. Aux termes de l'accord du Commonwealth, la navigation canadienne ne retire aucun avantage, puisque les frais d'exploitation des navires canadiens sont trop élevés pour que ces derniers fassent du cabotage au Royaume-Uni, même si nous disposions de navires pour le faire.

Voilà les désavantages qui découlent de l'accord sur la marine marchande que l'on a depuis appliqué au cabotage au Canada.

L'accord comporte aussi certains avantages dont les suivants:

1. En prenant des mesures sur-le-champ on pourra empêcher ceux qui ont des intérêts acquis dans la marine marchande du Royaume-Uni d'acquiescer des intérêts dans la navigation des Grands lacs qu'il serait difficile de récupérer par la suite.

2. Il n'y aura aucune ingérence de la part des navires du Royaume-Uni sur le littoral atlantique.

3. Aucune restriction n'empêchera les navires du Royaume-Uni ou tout autre bâtiment battant pavillon étranger de transporter des marchandises exportées à partir des Grands lacs. Ces navires pourront continuer à transporter des céréales directement de Fort-William à des ports situés outre-mer.

4. De la sorte, les navires étrangers continueront à exercer une influence concurrentielle sur les frais de transport.

Ce qu'ont fait les Canadiens, c'est limiter aux bateaux battant pavillon canadien, le cabotage sur les lacs et sur le Saint-Laurent, ainsi que d'un point situé sur la péninsule de Gaspé jusqu'à l'Île d'Anticosti, et d'un autre point situé au milieu de l'Île d'Anticosti jusqu'à la rive nord. Par conséquent, les vaisseaux du Royaume-Uni, ou tout autre, ne pourront s'y rendre s'ils ne sont pas immatriculés au Canada. A cette fin, il a fallu modifier l'accord que je viens de mentionner, c'est-à-dire la convention concernant la marine marchande du Commonwealth britannique. Ce traité renferme une partie—la partie IV—concernant l'égalité de traitement, tendant à ce que tout le monde soit traité de la même façon.

Si les Canadiens ont interdit le cabotage à tout navire étranger, c'est qu'ils ont réussi

à s'entendre avec tous les pays qui ont conclu l'accord. Ils ont convenu avec le Canada que notre pays agirait de la sorte, et c'est seulement aussi que nous pouvons envisager la modification de l'accord—accord toujours valable en ce qui concerne toute autre partie du traité. Mais, avec le consentement unanime de tous les pays intéressés, le Canada a obtenu l'autorisation de protéger son propre cabotage.

L'honorable M. Lambert: L'article prévoit-il la réciprocité pour les navires canadiens?

L'honorable M. Bouffard: Je n'en suis pas très sûr. Il me semble que oui, mais je n'en suis pas certain. En tout cas, les Canadiens ne s'adonnent pas au cabotage sur les côtes de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande ou de la Nouvelle-Angleterre.

L'honorable M. Lambert: Je pensais au caractère exclusif de l'article lorsqu'il s'agit de navires britanniques passant par la voie maritime pour se rendre à la tête des Lacs. La mesure les en empêcherait?

L'honorable M. Bouffard: La mesure les en empêcherait.

L'honorable M. Connolly (Ottawa-Ouest): Non, non—ce n'est pas tout à fait cela.

L'honorable M. Bouffard: Le cabotage sur le Saint-Laurent et les Grands lacs est fermé aux bateaux britanniques, qui s'y adonnaient sur une assez grande échelle.

L'honorable M. Connolly (Ottawa-Ouest): Seulement en ce qui concerne les côtes.

L'honorable M. Isnor: Estimez-vous qu'une classe privilégiée a été créée par suite de l'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent?

L'honorable M. Bouffard: Il se peut...

L'honorable M. Isnor: Dans le cabotage en Nouvelle-Écosse...

L'honorable M. Bouffard: Cela ne met point un terme au cabotage en Nouvelle-Écosse. Cela met simplement un terme au cabotage dans le fleuve Saint-Laurent, dans les Grands lacs et dans cette partie du fleuve Saint-Laurent qui atteint la limite nord de la péninsule de Gaspé et, vers le nord, à peu près au milieu de l'Île d'Anticosti. Cela ne touche aucun autre service du cabotage, excepté cette partie-là.

J'aimerais donner lecture de l'article 35:

Nonobstant les paragraphes (1) et (2), ni marchandise ni passager ne doivent être transportés par eau, dans un navire autre qu'un navire canadien, d'un endroit au Canada à un autre endroit y situé, se trouvant l'un et l'autre sur les Grands