

d'abord prolongé la limite des eaux intérieures du Canada de façon à inclure les eaux de Sept-Îles et de Havre-Saint-Pierre, par exemple, dans la région où est exploitée notre grande industrie de l'acier. Nous avons signifié à la Grande-Bretagne notre intention de cesser d'être partie au traité et nous lui avons demandé d'obtenir l'assentiment nécessaire des autres pays du Commonwealth qui y adhéraient. Cela nous a permis de dénoncer le traité et de restreindre l'accès de nos eaux intérieures à partir de Havre-Saint-Pierre jusqu'à l'extrémité des lacs aux navires immatriculés au Canada. A mon avis, une telle mesure a favorisé notre flotte côtière et aidera à la navigation sur le Saint-Laurent et dans les Grands lacs. Notre décision a donné lieu à une grande activité dans le domaine de la navigation au Canada.

Bien entendu, cela ne règle pas la question de la flotte au long cours, mais je puis assurer à la Chambre qu'avant les élections, nous élaborons des plans très intéressants en vue de chercher à résoudre ce problème. Le Canada possède une excellente tradition de navigation au long cours. Durant la guerre, nous possédions une flotte importante de navires de haute mer. Je crois qu'il est très important pour un pays exportateur comme le nôtre d'avoir un certain nombre de navires de long cours. N'oublions pas que le transport de nos exportations est un facteur très important. Nous avons un déficit de devises étrangères qui va de 100 à 150 millions de dollars, dans le domaine du transport seulement. N'oublions pas aussi que les millions de boisseaux de blé exportés de l'Ouest canadien en Chine ont été transportés à bord de navires étrangers. J'espère donc que mon honorable ami le ministre des Transports étudiera la question, en vue d'y trouver une solution. Nous avons assuré une protection suffisante à notre flotte de pêche, à nos caboteurs et aux navires des Grands lacs. Je crois que la prochaine initiative consisterait à régler le problème de la flotte au long cours.

Monsieur le président, je voudrais maintenant aborder un autre domaine intéressant des transports, soit celui de l'aviation. L'aviation est un élément naturel d'un pays tel que le Canada.

Au cours des cinq années de notre administration, nous avons imprimé un vigoureux élan aux projets d'aménagement d'aéroports, pour répondre non seulement aux besoins actuels, mais également à ceux qui se feront sentir dans dix ou douze ans. Aussi, nous trouvons aujourd'hui dans les grandes villes du Canada de grandes aérogares fonctionnelles et modernes, qui se comparent avantageusement avec celles de n'importe quel autre pays. Il suffit de voir l'aéroport de Montréal, par exemple, un vendredi soir, pour

comprendre à quel point la construction de cette magnifique aérogare s'imposait. Autre fait digne d'intérêt, l'aérogare de Montréal, tout en étant un immense édifice très moderne, qui a coûté très cher, représente quelque chose de rentable pour le Canada. Je suis persuadé qu'au fur et à mesure que l'aviation prendra de l'expansion, tous ces investissements se révéleront de bons placements. Du côté de Toronto, nous avons fortement activé les travaux en ce qui concerne l'aéroport international de Malton. J'espérais que les travaux d'aménagement se termineraient au mois de juin de cette année, mais on me dit que ce sera pour l'automne. L'aérogare sera un important atout pour la ville de Toronto qu'elle dotera des capacités d'accueil dont le public a grandement besoin.

Après la guerre, nos entreprises de transport régionales étaient dans une situation très favorable, attribuable en partie aux contrats très avantageux de la ligne d'alerte préliminaire (Dew). Ces contrats représentaient plusieurs millions de dollars. Adjugés chaque année, ces contrats permettaient à presque tous nos transporteurs régionaux de progresser. Mais, les contrats ayant pris fin, ces derniers se sont trouvés dans une situation extrêmement précaire. Nous avons demandé à la Commission des transports aériens de passer en revue tous les permis, les parcours et les horaires des transporteurs régionaux. Elle a mené cette importante enquête d'un bout à l'autre du pays, tenant des séances dans toutes les grandes villes où l'aviation jouait un rôle particulier. Ensuite, on a révisé le plan d'ensemble et assigné des régions déterminées à chacun des transporteurs. Le nouveau plan, qui est entré en vigueur il y a quelques mois, a créé une situation fort encourageante. Il assure un service efficace à la population, ce qui, à mon sens, doit rester le but principal de telles entreprises.

Le service omnibus a soulevé une difficulté. Votre Honneur le sait, Air-Canada ne voulait plus l'exploiter. Bien entendu, il n'était pas rentable, mais il comptait énormément aux yeux de la population de l'Ouest canadien. Nous avons à régler le problème. Air-Canada voulait abandonner ce service parce qu'il lui fallait utiliser des DC-3 et qu'elle n'en avait que deux. Il lui coûtait cher de garder d'autres appareils que des avions à turbo-propulseurs ou à simple réaction. Nous avons fait en sorte que le parcours soit confié à la *Transair*, et on me dit que la population est satisfaite de l'excellent service qu'elle obtient.

Les honorables députés n'ignorent pas que le Canada possède deux grandes compagnies aériennes, exploitées l'une par l'État et l'autre par l'entreprise privée. Notre gouvernement s'était efforcé—et je crois qu'il y est parvenu—à réaliser un sain équilibre entre les