

transports. Par ces paroles, je veux rendre hommage au personnel du ministère pour son magnifique dévouement pendant que je dirigeais ce service.

Le ministère des Transports est moderne et colossal. Il se passe bien des choses dans le domaine des transports, et un ministre a toujours beaucoup de travail, mais pendant que je dirigeais le ministère, j'ai toujours eu la chance de pouvoir compter sur des fonctionnaires très dévoués.

Je ne veux pas passer en revue tout ce que l'ancien gouvernement a réalisé dans le domaine des transports au cours des cinq dernières années, mais je tiens à rappeler certains des problèmes cruciaux qui se sont posés ainsi que les solutions que nous avons trouvées, pour le bien de la population canadienne. Pendant ces années, le Canada a fait d'immenses progrès dans le domaine de la marine marchande, de l'aviation et des chemins de fer. Aujourd'hui, notre situation est bonne parce que le gouvernement précédent a résolu nombre de problèmes importants. Toutefois, en matière de transports, les choses changent si rapidement que de nouveaux problèmes surgissent chaque jour. Nous n'avons peut-être pas résolu tous les problèmes, mais nous nous y sommes attaqués avec dynamisme et détermination.

Je voudrais passer en revue chacun de ces trois domaines séparément, en commençant par la marine marchande. A la fin de la seconde guerre mondiale, 10,000 Canadiens travaillaient à bord d'océaniques, et environ 18,000 autres sur des navires côtiers et des navires des lacs. Nos prédécesseurs à la tête du gouvernement avaient laissé disparaître complètement la flotte canadienne de haute mer, et avec l'ouverture de la voie maritime, le même sort attendait notre flotte des lacs et notre flotte côtière du Saint-Laurent. Notre flotte des Grands lacs était protégée par un ensemble de petits canaux situés entre les Grands lacs et le fleuve Saint-Laurent, mais elle était malheureusement formée de vieux navires qui, dès l'ouverture de la voie maritime, se sont trouvés désavantagés par rapport aux navires étrangers. En outre, il était très difficile d'obtenir des navires de remplacement, étant donné que les salaires que nous payons dans les chantiers maritimes canadiens ne se comparent pas aux salaires qui se paient en Europe ou au Japon. En ce qui concerne notre flotte de pêche, elle était également très inférieure à celles des pays européens, à commencer par la Russie. Nous possédons peut-être les meilleurs pêcheurs au monde, mais ils avaient le désavantage d'avoir des navires trop vieux et trop petits pour pouvoir se rendre assez loin sur la mer pour prendre

le poisson. Ils se voyaient contraints de regarder les immenses flottes de navires modernes qui avaient traversé l'Atlantique pour venir pêcher sur nos côtes.

Notre gouvernement avait décidé de s'attaquer à ce problème, mais il a tenu compte de la situation qui prévalait dans nos chantiers maritimes. Nous savons tous quels efforts considérables les chantiers maritimes canadiens ont dû faire au cours de la guerre. Ils ont connu une expansion durant cette période mais, vers 1957, ils ont dû faire face à de graves problèmes. Lorsque nous avons pris le pouvoir, en 1957, il ne leur restait plus que des contrats directs de l'État. Décidés d'y voir, nous avons institué un programme de subventions grâce auxquelles le Canada dispose maintenant d'excellents navires qui sont tout aussi rapides que modernes. Cette politique a aussi permis à nos grands chantiers maritimes de fonctionner à plein rendement. Nous disposons maintenant d'une excellente flotte de navires des lacs qui se compare favorablement, je crois, aux vaisseaux étrangers qui sillonnent ces eaux.

Pour ce qui est des chalutiers, les nouvelles subventions ont été d'une grande utilité aux gens des provinces Maritimes et aux pêcheurs du littoral est. Nos petits chantiers maritimes construisent tous actuellement des chalutiers. Le gouvernement fédéral verse une subvention de 50 p. 100 à cet égard. Nous avons fourni aux pêcheurs canadiens les moyens de concurrencer les autres pêcheurs du monde. Tout indique que nos pêcheurs réussissent vraiment à accroître leurs flottes et que le programme est couronné de succès grâce, dans bien des cas, à la collaboration des gouvernements provinciaux.

Le traité de navigation côtière que nous avons avec d'autres membres du Commonwealth créait également des difficultés à notre industrie maritime. Bien entendu, ce n'est pas sans hésitation que le gouvernement a pris une décision à ce sujet. Ayant mené une enquête, nous avons constaté que le traité n'avait plus la même valeur qu'en 1930 ou en 1932. On voyait parfois des situations étranges, par exemple, un groupe de financiers américains avait formé une petite entreprise à Nassau qui ne fonctionnait qu'au moyen d'un téléphone et d'une employée qui y était préposée. Un navire était immatriculé à Nassau, il avait été construit au Japon, les propriétaires étaient des Américains, l'équipage était composé d'Italiens et de Chinois, et il circulait dans les eaux intérieures du Canada parce que c'était un navire du Commonwealth.

Une telle situation devenait absolument intenable, et c'est pourquoi nous avons décidé de prendre des mesures. Nous avons tout