

l'examen plus à fond. Comme je l'ai déjà dit, je compte avoir une déclaration à faire d'ici la fin de la session à propos de la politique en matière de navigation.

Il s'agit de l'affirmation selon laquelle on avait tenu compte des problèmes qui se posent dans la région des Grands lacs, à la suite de l'accord au sein du Commonwealth, concernant la marine marchande et selon lequel tout vaisseau immatriculé dans un pays du Commonwealth peut s'adonner au cabotage à l'intérieur de notre pays. Le gouvernement se rend évidemment compte de la concurrence injuste que nous font ces bateaux immatriculés dans un pays du Commonwealth et qui nuit à nos propres bateaux. Somme toute, la déclaration devrait être bien accueillie par la plupart des Canadiens.

Je tiens aussi à dire un mot au sujet de la voie maritime, qui commence maintenant sa troisième année de service. Les vaisseaux océaniques circulent maintenant sur la voie maritime, de Montréal jusqu'à la Tête des lacs, à la suite de l'élargissement du canal Welland, les conséquences se devinent plus clairement et l'on peut, sans hésiter, prévoir un accroissement du trafic maritime.

A titre d'exemple, le volume total des importations d'outre-mer, tant au Canada qu'aux États-Unis, par le secteur du Saint-Laurent de la voie maritime, a augmenté de 400 p. 100 depuis 1958, c'est-à-dire qu'elles ont passé de 500,000 à 2.1 millions de tonnes en 1960. Les exportations, par la voie maritime, ont pris un essor encore plus grand en 1960: elles s'élèvent maintenant à 5.3 millions de tonnes, c'est-à-dire presque dix fois le chiffre de 1958.

Nos envois de blé vers l'étranger, transportés directement des ports de la Tête des lacs de Fort-William et de Port-Arthur, qui, avant l'ouverture de la voie maritime, étaient peu considérables, représentent maintenant près de 5 p. 100 de l'ensemble des exportations canadiennes de blé. On a prétendu qu'il faudra 750 navires pour transporter le blé que nous avons récemment vendu à la Chine. Je me demande si ce ne serait pas aussi économique de diriger ce blé vers les ports de la Tête des lacs et de l'expédier par le canal de Panama. Bien sûr, cette idée n'est peut-être pas pratique, mais on pourrait ainsi réduire les frais de transport par chemin de fer à partir du Manitoba et de la Saskatchewan jusqu'à la côte du Pacifique.

Compte tenu de la période d'adaptation et des difficultés éprouvées, surtout durant les deux premières années de fonctionnement, on peut dire sans crainte de se tromper que cette gigantesque entreprise a démontré son utilité et qu'elle demeurera un monument

à l'honneur de ceux qui en ont conçu l'idée et de ceux qui ont pris la décision de lancer l'entreprise.

Le 2 mars dernier, le ministre a prononcé un discours lors de la réunion annuelle de la Chambre de commerce de Fort-William et il en a consacré une bonne partie aux transports aériens.

Il ne fait aucun doute que l'aéroport qui dessert Fort-William, Port-Arthur et la région, a progressé à tel point qu'il faudrait l'agrandir considérablement si l'on veut qu'il puisse répondre aux besoins toujours croissants en matière de transports aériens qui font maintenant presque partie intégrante de notre monde des affaires aujourd'hui.

Au cours de son exposé, le ministre a dit qu'environ \$110,000 seraient affectés cette année à l'amélioration de l'aéroport, et qu'on a déjà dressé des plans d'agrandissement de l'immeuble du terminus, afin de tripler sa capacité, sans compter plusieurs autres améliorations qui porteront les dépenses totales de ces expansions et rénovations à \$650,000.

Il a déclaré également, ce que nous ne contestons pas, qu'en ce qui concerne l'espace disponible à l'aéroport, le ministère cherche à dresser ses plans selon les nécessités qui se feront sentir au cours des dix prochaines années. C'est là une attitude sensée à l'égard des besoins de cette armée grandissante de voyageurs aériens, qui font battre le cœur de M. R. G. McGregor d'un chaleureux espoir.

Les gens de Fort-William ont été heureux d'entendre le ministre exposer en termes si saisissants l'avenir de la tête des Lacs, pour ce qui est du transport aérien et maritime, et j'espère qu'il va nous dire quand nous pouvons nous attendre à la mise en œuvre de ce programme d'expansion à l'aéroport de la tête des Lacs.

L'avènement des avions à réaction rapides n'a pas amélioré le service d'Air-Canada à la Tête des Lacs. Ces avions n'arrêtent pas là, de sorte que nous ne disposons présentement que de deux vols dans les deux sens pour relier la Tête des Lacs à Toronto et Ottawa. Je me demande s'il n'y aurait pas moyen d'améliorer ce service.

Et maintenant, j'aimerais parler brièvement du moyen de transport le plus important peut-être, celui qui a rendu la confédération possible en 1867, c'est-à-dire nos chemins de fer. Nous pouvons remonter à nos deux premiers ministres du début, sir John A. Macdonald, d'origine écossaise, et sir Wilfrid Laurier, Canadien français. Chacun de ces deux grands premiers ministres incorporait ce que les deux grands partis historiques offraient de mieux, partis qui continueront, espérons-le, à assurer au Canada un bon gouvernement, fondé sur la libre entreprise, sans distinction de classe.