

payable à l'égard des frais de construction de bateaux de pêche en bois de plus de 45 pieds, au Canada, sera portée à \$250 la tonne brute.

L'aide dont je viens de parler s'applique dès maintenant à tous les vaisseaux actuellement en construction et à tous ceux dont la construction sera dorénavant entreprise. Pour ce qui est des navires en construction, il est entendu cependant que l'aide ne s'appliquera qu'aux travaux exécutés à partir d'aujourd'hui et non pas à ceux qui ont été faits jusqu'ici.

Les façons de déterminer les frais autorisés à cette fin et d'autres modalités relatives à l'exécution de ce plan seront prescrites par une réglementation qu'approuvera le gouverneur en conseil. Bien entendu, dans ces règlements, il y aura des dispositions relatives à la question de délimitation du pourcentage du contenu canadien devant être inclus dans les frais aux fins des subventions. Ces règlements n'ont pas encore été approuvés par le gouverneur en conseil, mais ils seront déposés à la Chambre dès qu'ils seront approuvés.

Le gouvernement a étudié longuement un autre problème qui a trait à la région des Grands lacs et qui s'est posé depuis que la Commission royale d'enquête sur le cabotage a présenté son rapport. Aux termes de l'accord du Commonwealth sur la marine marchande, tout navire immatriculé dans le Commonwealth peut faire le cabotage au Canada, et les navires immatriculés au Canada jouissent de privilèges réciproques dans les autres pays. Cet accord est intervenu il y a bien des années et longtemps avant l'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent. Avant l'aménagement de la voie maritime, les océaniques, sauf ceux de faible tonnage, ne pouvaient pas se rendre dans les Grands lacs; ainsi donc, dans ces eaux véritablement intérieures, le cabotage national était plus ou moins réellement réservé aux navires immatriculés au Canada.

Depuis quelque deux ans, nombre de vieux bateaux américains qui, en vertu de la loi sur la marine marchande du Canada, n'auraient pu être immatriculés au Canada ont été achetés par des armateurs qui ont demandé et obtenu une immatriculation non canadienne du Commonwealth, en vue de mettre ces bateaux en service au Canada. De plus, d'autres armateurs canadiens ont commencé à faire immatriculer leurs bateaux des Grands lacs dans des pays du Commonwealth autres que le Canada.

Après enquête, nous avons appris que, selon la loi du Royaume-Uni, ce pays doit accorder toute demande d'immatriculation anglaise ou coloniale, à moins que le bateau lui-même n'ait des défauts de construction.

[L'hon. M. Balcer.]

Et aux termes de la loi anglaise, aucune méthode n'est prévue pour trancher ces questions. De l'avis du gouvernement, le cabotage dans la région des Grands lacs n'a jamais été considéré comme faisant partie des privilèges réciproques au moment de la mise en vigueur de l'accord du Commonwealth sur la marine marchande et ce commerce devrait, en fait, être réservé à des navires immatriculés au Canada; en conséquence, le gouvernement a décidé de prendre des mesures en vue de faire modifier l'accord du Commonwealth de façon à exclure cette région.

Voilà pourquoi nous nous aboucherons avec les autres parties à cette convention, afin de les aviser de notre décision d'exclure des dispositions de la convention la région des Grands Lacs, qui sera définie comme commençant au dernier poste de pilotage sur le Saint-Laurent, dans le voisinage des Escoumains. Naturellement, nous ne pourrions fixer la date d'entrée en vigueur de cette modification qu'après avoir avisé et consulté les autres pays du Commonwealth qui sont intéressés. Je suppose qu'il faudra pour cela modifier la loi sur la marine marchande du Canada.

La nouvelle ligne de conduite sera très avantageuse pour les armateurs et les marins canadiens, de même que pour les chantiers maritimes du pays, leurs employés et leurs fournisseurs. Elle aidera les armateurs du pays, que leur champ d'opération soit dans les eaux intérieures, sur la côte ou en haute mer ou qu'ils exploitent des cargos, des paquebots, des navires-citernes ou des goélettes sur le Saint-Laurent ou d'autres genres de navires à moteur, de grosseur raisonnable.

Il est virtuellement impossible de prédire d'une manière précise quels seront les effets de ce programme en termes de dépenses et d'embauchage, puisqu'il appartient maintenant à nos armateurs eux-mêmes d'en faire un succès. Cependant, si je me fie à une estimation très approximative, je m'attendrai à ce que la mesure crée, pour chacune des quelques prochaines années, plus de 10,000 années-hommes d'emploi supplémentaire dans nos chantiers, et probablement tout autant dans les industries d'appui et d'approvisionnement, sans même vouloir parler des possibilités plus nombreuses qui peuvent s'offrir en conséquence au personnel navigant.

L'hon. Lionel Chevrier (Laurier): Monsieur l'Orateur, la déclaration du ministre des Transports est peut-être l'une des plus importantes qui ait été faites depuis longtemps à la Chambre. Je suis sûr que, non seulement la Chambre mais tous ceux qui s'occupent de l'exploitation de bateaux et de leur construction, ainsi que ceux qui exploiteront des bâtiments sur les eaux intérieures du