

Les programmes recommandés visant les aides à la navigation et les travaux dans le chenal, dont j'ai parlé tantôt, comptent pour 4 millions dans cette augmentation. L'affectation la plus considérable est prévue pour le fonctionnement et l'entretien du service maritime canadien, c'est-à-dire notre flotte ministérielle. Notre dépense à cet égard sera presque identique à celle de l'année dernière. Les 18.8 millions de dollars que nous y avons affectés ont trait à des dépenses relatives au dessin de nouveaux vaisseaux, ainsi qu'au radoubage, à la conversion, aux réparations et l'exploitation de notre flotte de brise-glace, de vaisseaux de ravitaillement, de vaisseaux-bouées et des bâtiments des services météorologiques et des services septentrionaux.

Le prochain crédit, par ordre de grandeur, est celui qui a trait à la construction ou à l'acquisition et pour lequel on prévoit un montant de 14 millions et demi de dollars. C'est le crédit qui a le plus augmenté relativement, des 40 et quelques crédits de notre ministère. Au cours de l'année dernière, il y a eu un nivellement sensible de notre programme de construction maritime, puisque nous devions achever de nombreuses unités importantes. A part cela, l'organisme préposé à la construction maritime s'est occupé de préparer les plans et devis descriptifs d'autres bateaux. Ces plans sont maintenant assez avancés pour nous permettre de nous occuper de la construction elle-même. Afin d'illustrer cet aspect du programme visé par ce crédit, je signalerai qu'environ 11 millions de dollars sont destinés à de nouveaux vaisseaux.

Je donnerai la liste des projets les plus importants. Il y a d'abord un brise-glace à trois hélices d'un modèle analogue au *John A. Macdonald*, qui a été mis en service l'année dernière. On espère pouvoir commencer les travaux au cours de l'automne, et les achever à l'automne 1964. Parmi les nouvelles mises en chantier, on relève celle d'un vaisseau qui diffère quelque peu quant au modèle et à la fonction, de tous les vaisseaux existants. Tous les membres du comité, j'en suis sûr, sont au courant de la publicité donnée à la rupture des câbles transatlantiques émanant de nos rives. Cette question inquiète depuis quelque temps le gouvernement, vu que la perte de revenu découlant de l'interruption du service, qui dure parfois une journée complète, est fort appréciable. En outre, c'est un fait qu'il y a une véritable pénurie de navires équipés pour la réparation des câbles, et notre pays doit s'en remettre à d'autres pour se faire aider. Par conséquent, nous proposons de construire une unité à double fin, propre à réparer les câbles et à briser les glaces. Lorsque ce navire ne sera pas occupé à la réparation des câbles, il sera affecté au service ministériel ordinaire.

[L'hon. M. Balcer.]

Le coût total peut s'élever jusqu'à 7 millions et demi de dollars; nous avons prévu environ 2 millions de dollars pour les travaux initiaux de construction.

Depuis 10 ans le ministère exploite, en vertu d'un accord international, deux navires météorologiques dans l'océan Pacifique. Après une étude soignée de la question, qui s'est poursuivie pendant les deux dernières années, nous avons décidé de remplacer ces deux navires. Cette décision est fondée sur deux éléments. Ces navires sont des frégates de guerre de la Marine royale du Canada, converties à cette fin particulière et dont les frais d'entretien sont devenus excessifs. En outre, la demande accrue de données scientifiques tend à rendre ces navires tout à fait insuffisants. Les deux nouveaux navires coûteront environ 8 millions de dollars chacun. Le ministère confère présentement avec d'autres ministères pour faire le choix des devis de ces nouveaux navires. Ce n'est pas une question facile à régler, car ces navires doivent servir à diverses fins, comme la météorologie, l'océanographie, l'hydrographie, la recherche et le sauvetage, l'orientation des avions, etc. Dès que nous nous serons entendus sur leur conception, nous en entreprendrons la construction dans la dernière partie de l'année courante.

Au cours des dernières années, mon prédécesseur a tenu les honorables députés au courant de la tâche très lourde que nous avons assumée en ce qui concerne le transport de cargaisons dans le grand Nord, pour soutenir diverses activités nationales et internationales, tant civiles que militaires. Chaque année, nos techniques s'améliorent, à tel point que les fonctions dangereuses d'il y a quelques années sont devenues presque courantes aujourd'hui. Malgré cette transition cependant, ce service continue d'imposer de rigoureuses conditions de travail à notre personnel. C'est pour cette raison que nous avons inclus dans notre programme un poste de 1.5 million pour un navire de dépôt qui fournira des locaux d'habitation aux débarqueurs.

Je suis sûr que les représentants des régions côtières de l'Est et de l'Ouest s'intéresseront particulièrement à une autre partie de notre programme de construction maritime. Le gouvernement a annoncé en 1960 qu'il avait l'intention d'améliorer nos opérations de recherche et de sauvetage, ainsi que les mesures de sécurité parmi les armateurs. En conformité de cette décision, nous nous proposons de mettre en service, au coût de 4 millions de dollars environ, 8 cutters à grande vitesse—5 gros et 3 petits—qui seront en activité sur les deux côtes et dans les Grands lacs. A condition qu'il n'y ait aucun