

nous de communications ordinaires et de communications internationales et de mettre au point l'utilisation de ce nouveau moyen, tout en appelant l'attention de notre industrie de fabrication dans le domaine des communications sur ce nouveau champ d'activité.

Dans le domaine de la météorologie, les principaux projets visés par le crédit 200 qui porte sur la construction de matériel ou l'acquisition de bâtiments, ouvrages, terrains et matériaux, comprennent: la continuation du programme d'installation de transmissomètres et de télémètres de plafond à nos aéroports internationaux pour fournir des renseignements sur les conditions d'atterrissage par mauvais temps; l'acquisition et l'installation de stations de radar météorologique à Halifax, Toronto, Winnipeg et Edmonton. Pour ce qui est des explorations en altitude, des fonds ont été affectés à la mise sur pied d'un programme aux termes duquel les stations d'observations en altitude seront munies d'un nouvel outillage qui permet de mesurer les conditions météorologiques jusqu'à 100,000 pieds au-dessus du sol.

En plus des crédits de mon ministère, je présente ceux d'organismes ou d'agences connexes dont le Conseil des ports nationaux, société de la Couronne qui administre les principaux ports de mer canadiens. Les prévisions principales et supplémentaires du Conseil pour 1963-1964 s'élèvent à quelque 18 millions de dollars. Cet argent servira à la construction ou à la reconstruction de hangars de transit, de quais, de réseaux d'élevateurs à céréales et à l'exécution d'autres ouvrages dans certains ports.

Comme le gros de nos échanges avec les pays d'outre-mer passe par nos ports nationaux et qu'il s'agit là d'un élément indispensable à notre économie nationale, l'entretien et l'expansion de ces ports ont nécessairement répondu aux exigences du trafic et de la navigation. Étant donné que les ports canadiens doivent livrer concurrence aux ports américains en ce qui touche les cargos étrangers, il importe que leurs installations et leurs services restent satisfaisants, efficaces et économiques. Pour ne pas se faire damer le pion, le Conseil des ports nationaux travaille en étroite collaboration avec d'autres entreprises canadiennes de transport comme les chemins de fer, les sociétés de camionnage et les lignes de navigation, ainsi qu'avec les exportateurs, les importateurs et les expéditeurs qui limitent leur activité au pays même. En outre, il se joint au ministère du Commerce pour favoriser les échanges directs entre le Canada et l'étranger.

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent m'apprend que le rapport

qu'elle doit présenter au gouvernement en 1964 sur la mesure dans laquelle le péage lui permet de remplir ses obligations statutaires progresse comme on s'y attendait, avec l'entière coopération de la *Seaway Development Corporation* des États-Unis. Au sujet de l'activité de la navigation en 1963, elle signale que, au cours des mois d'avril, mai et juin, le tonnage a augmenté de 1,250,000 tonnes par rapport à la même période de 1962. Au cours du même trimestre, les recettes ont dépassé de \$625,000 celles de 1962. On effectue actuellement une étude fouillée, qui va bon train, je tiens à le signaler, sur la possibilité de jumeler les écluses du canal Welland.

La Commission maritime canadienne est chargée des subventions à la construction des navires commerciaux et de pêche. Au cours de 1962-1963, elle a versé un total de 22 millions et demi de dollars à l'égard de la construction de 110 navires, dont 94 ont été terminés et 16 sont plus ou moins avancés. La valeur totale des navires construits en vertu du programme des subventions s'élève à environ \$79,835,000. Pour l'année financière 1963-1964, les subventions prévues à cette fin, tant dans le budget principal des dépenses que dans les crédits supplémentaires, s'élèveront à 30 millions de dollars.

Je suis titulaire de ce poste depuis trop peu de temps pour avoir terminé un examen complet des principaux aspects de la politique de transport, mais j'ai quand même pu établir quelles sont les principales questions dont il faut s'occuper sans tarder et entamer des études pertinentes. En tout premier lieu, et les honorables représentants l'admettront certainement, il faut une mesure législative concernant les chemins de fer du Canada afin d'éliminer les subventions massives qu'on leur accorde à titre provisoire pour le moment et de jeter les bases d'un nouveau programme d'organisation rationnelle visant à soutenir la concurrence accrue des autres moyens de transport. J'ai procédé à des entrevues avec de nombreux groupements intéressés, dont des représentants des provinces directement en cause, sur l'ensemble des mesures législatives envisagées par suite du rapport de la Commission d'enquête MacPherson sur les transports. Mon prédécesseur, le député de Trois-Rivières, avait accompli beaucoup de besogne dans ce domaine. J'ai poursuivi la tâche à partir du point où il l'avait laissée, je crois.

Je suis certain qu'il comprendra ce que je veux dire par là. Le supplément d'étude auquel je me suis livré et certaines des constatations que j'ai faites en cours de route conduiront sans doute à certains rajustements des propositions dont le Parlement devait être saisi. Je ne voudrais pas qu'il pense que