

moi pourrons en discuter à l'infini. Je sais que nous serons tous deux heureux de nos exposés, du moins. Les arguments en faveur de la chaussée sont très puissants au point de vue économique, car le maintien du service des traversiers a coûté extrêmement cher. Le montant total des capitaux dépensés à l'égard de Port-Tormentine s'établit maintenant aux environs de 25 millions de dollars. Le déficit d'exploitation—le ministre en a parlé dans ses premières observations—atteint depuis 1933, le chiffre de 30 millions de dollars. Par conséquent, lorsque viendra le moment de parler de la chaussée du point de vue économique, j'aurai de très bons arguments, et je sais que l'honorable député de Bonavista-Twillingate m'encouragera alors à m'en servir.

L'hon. M. Pickersgill: C'est vrai.

L'hon. M. Nowlan: Mais pas pour les mêmes raisons.

M. Macquarrie: Si, toutefois, la chaussée est jugée réalisable, et si même on commence les travaux très prochainement, ces travaux ne pourront être achevés avant que le *Prince Edward Island* soit devenu trop vieux pour servir. Par conséquent, le ministre aura toujours à fournir un autre navire. J'ai commencé par dire que nous sommes des gens modestes, mais je ne vois qu'une solution: fournir encore un autre navire.

Nul doute que les spécialistes du ministère des Transports ont examiné les chiffres sur le nombre de touristes des autres régions du Canada, des États-Unis et même des autres continents qui visitent l'Île du Prince-Édouard. En 1943, moins de 10,000 automobiles ont traversé le détroit. En 1947, le chiffre est passé à 27,000, et en 1960, il a atteint 171,500. Est-il besoin de dire qu'il s'agit ici d'un service en expansion? Est-il besoin de souligner la nécessité de pourvoir à cet accroissement? L'été dernier, au plus fort de la demande, je dois vous dire, monsieur le président, et monsieur le ministre que nous étions, pour la traversée du détroit, très bien pourvus en matériel. Nous avions un plus grand nombre de bateaux, qui ont fait plus de traversées que jamais auparavant, et je suis heureux de pouvoir dire que le service a été applaudi avec enthousiasme par ceux qui l'ont organisé. Comme je l'ai mentionné il n'y a pas si longtemps, à propos des crédits d'un autre ministère, nous avons eu l'an dernier plus de touristes que jamais, et leur nombre continuera vraisemblablement de s'accroître, car une fois que des gens ont visité l'Île du Prince-Édouard, ils tiennent à revenir et ne manquent pas d'en vanter les charmes à leurs amis.

Nous comptons sur le ministre des Transports pour voir à ce que notre service soit

[M. Macquarrie.]

si bon que même si nous devons avoir—Dieu nous en préserve—un autre hiver aussi rigoureux que le dernier, ou que l'hiver de 1905 dont je ne me souviens pas personnellement, nous puissions braver le vent, la glace, le grésil et la neige. Que le ministre, comme Robert Borden, modernise notre matériel de transport et nous donne les meilleurs services de transport vers le continent que nous ayons jamais eus.

Je voudrais avoir le temps d'en dire davantage, mais j'ai promis, selon mon habitude, d'être bref. J'ajouterai seulement que, devant certains événements qui se sont produits au Canada, il m'est arrivé parfois de craindre que mon parti, advenant un appel au peuple, puisse perdre un ou deux sièges. Toutefois, après avoir entendu la réponse de certains de nos vis-à-vis à la magnifique nouvelle que le ministre nous a annoncée au sujet de la construction maritime, et après avoir entendu leur réponse à la nouvelle annoncée récemment par le ministre de l'Agriculture au sujet de nos ventes de blé à la Chine j'ai acquis la certitude que ces craintes, si légères fussent-elles, n'avaient aucun fondement.

M. Badanai: Je suis heureux de participer au présent débat. Je veux tout d'abord féliciter le ministre des Transports du talent qu'il a manifesté dans l'exercice de ses fonctions depuis sa nomination. La politique qu'il a annoncée vendredi est sans aucun doute ce que le gouvernement pouvait faire de mieux pour créer de l'emploi dans l'industrie de la construction navale. Je préconisais moi-même une telle politique depuis mon élection au Parlement en 1958. On me permettra à ce propos de citer quelques paragraphes d'un discours que j'ai prononcé à la Chambre le 27 juin 1960, et qui est consigné à la page 5682 des *Débats*.

J'ai voulu signaler, il y a quelques instants, l'importance d'avoir une marine marchande canadienne. L'industrie canadienne de la navigation sur les Grands lacs pourrait être le fondement d'une flotte commerciale internationale digne d'une grande nation commerciale. Pendant la guerre, le Canada a bâti des navires de formation et de combat. Certains de ces navires ont été construits au chantier maritime de Port-Arthur qui ne fait pas grand chose à l'heure actuelle. Cependant, ce chantier a la compétence tant dans le domaine de la direction que du personnel pour construire des navires à toutes fins. Il est regrettable qu'un grand nombre des navires immatriculés au Canada aient été construits dans les chantiers maritimes étrangers, et qu'un grand nombre d'autres soient en construction à l'étranger actuellement. Le gouvernement fédéral pourrait stimuler l'emploi qui fléchit dans les chantiers maritimes canadiens, en encourageant par tous les moyens possibles la construction de navires.

Nous subventionnons les cultivateurs de blé, les éleveurs de porcs, les producteurs d'œufs, les mines de charbon, les mines d'or et les chemins de fer; pourquoi ne pas donner un petit coup de main à l'industrie de la construction maritime? Pourquoi ne pas rétablir la marine marchande canadienne