

L'augmentation de 1957 dépassera vraisemblablement 2 millions de tonneaux; de fait, un cinquième des nouveaux navires du monde qui sont actuellement en construction batront ces pavillons.

Ces navires immatriculés transportent une si forte partie des cargaisons du monde que les recettes nettes des pays maritimes, au chapitre de la navigation, accusent une réduction. Pour préserver les marines marchandes des divers pays, et surtout pour les développer, on devrait traiter la question à l'échelon diplomatique et législatif. Les États membres de l'OTAN devraient appuyer la convocation d'une conférence des pays représentatifs pour convaincre ces gouvernements que leur attitude présentement négative ou l'encouragement ouvertement donné à ces programmes sont inévitables et nuisibles à tous. Il faudrait donc mettre fin à ces programmes.

Nous avons dépensé de fortes sommes, plus de 300 millions, des deniers des contribuables canadiens pour aménager la voie maritime du Saint-Laurent. Le fallait-il pour ouvrir une voie d'eau aux seuls navires étrangers? Je ne le crois pas, monsieur l'Orateur. Nous avons les chantiers maritimes et les ouvriers. Au cours de la guerre, notre marine marchande était considérée comme la quatrième arme; mais, malgré cela, notre marine marchande est réduite à dix navires. Dans ma circonscription et dans toute la Nouvelle-Écosse, un grand nombre de gens gagnent leur vie en construisant et réparant des navires de toutes sortes, en acier ou en bois. A l'heure actuelle, nous voyons pourrir le long de nos rives les claies qui servent au séchage de notre poisson. Est-ce là le sort qui attend nos chantiers maritimes?

Examinons le problème. Personne ne niera que nous construisons les meilleurs navires en Nouvelle-Écosse, des navires comparables à ceux qui se construisent partout ailleurs dans le monde. Nos marins n'ont jamais été surpassés par quiconque a fait le quart. En 1789, alors qu'une des plus anciennes sociétés canadienne, la *Zwicker and Company*, de Lunenburg, débutait dans les affaires, et au cours des années qui ont suivi immédiatement, des Canadiens construisaient les navires dont on se servait pour capturer le poisson, construisaient et montaient les navires qui livraient notre poisson et notre bois d'œuvre aux marchés étrangers, et touchaient des salaires comparables à ceux que versaient les autres industries.

Puis la situation a changé petit à petit. Les syndicats ont pris en main les affaires des classes ouvrières, y compris celles des marins des cargos. On a établi un salaire horaire dont il était permis de discuter, on a

adopté certains règlements régissant la navigation et l'État a soutenu toutes ces mesures. Aujourd'hui, par suite de ces règlements et des salaires élevés qu'on réclame en raison de notre haut niveau de vie, nous ne pouvons maintenir notre flotte de cargos et nous devons compter sur les navires étrangers pour faire notre commerce.

Et les hommes de Nouvelle-Écosse et de tout le pays qui aiment construire des bateaux? Et ceux qui aiment la mer, qui préfèrent naviguer sur cette vaste étendue d'eau plutôt que de prendre une occupation sur la terre ferme? Est-ce que nous allons les condamner à devenir terriens parce que la nation n'a pas assez de sens maritime pour leur fournir des vaisseaux qui transporteraient le produit de nos propres industries? On n'a qu'à jeter un regard sur la côte du Canada pour imaginer les possibilités commerciales qu'elle présente, tant sur l'Atlantique que sur le Pacifique. A mon avis, tout le monde admettra qu'il est grand temps de ne plus négliger cet aspect. C'est le moment d'agir, de réfléchir sérieusement sur l'avenir de notre marine marchande et de nos marins marchands.

Peu de Canadiens savent qu'aux jours des bateaux de bois et des hommes d'acier, la Nouvelle-Écosse avait plus de navires par tête que tout autre pays au monde. Chaque jeune Néo-écossais avait comme première ambition de devenir capitaine au long cours. Bon nombre le sont devenus et sept ont atteint le rang d'amiral. La Nouvelle-Écosse a envoyé ses hommes en haute mer comme capitaines à la course, commerçants, pêcheurs, et la mer a offert ses trésors à cette province maritime. Les marins de Nouvelle-Écosse étaient excellents parce qu'ils connaissaient leurs embarcations. Ils ne les faisaient pas seulement naviguer, ils les construisaient. Ils connaissaient chaque planche, chaque pouce carré de toile qui les composaient. Aujourd'hui, le seul encouragement à la construction maritime, c'est le domaine du bateau de plaisance. Si une nouvelle guerre éclatait, la Marine royale canadienne devrait de nouveau faire appel à la Marine marchande pour obtenir du personnel expérimenté. Du point de vue des provinces atlantiques, il importe au plus haut point pour notre économie que le commerce s'améliore avec les Antilles britanniques, et pour pouvoir effectuer ce commerce il est nécessaire de disposer d'une flotte plus considérable, plus moderne et mieux équipée. Espérons qu'à l'avenir le Canada importera plus de jus d'agrumes des Antilles. Cela permettra aux Antilles de disposer de plus de dollars pour acheter notre poisson et notre blé. A mon avis, pour remettre sur pied une marine marchande canadienne, il faudrait que