

Je me souviens qu'il y a vingt-cinq ou trente ans, les agriculteurs de l'Ouest désiraient se mettre à la page et demandaient qu'on n'impose pas de droits sur les instruments aratoires; or on a soutenu, dans beaucoup de milieux, qu'une telle mesure favoriserait le chômage, déclasserait les fabricants d'instruments aratoires du Canada et plongerait l'industrie dans le chaos.

On a supprimé les droits sur les instruments aratoires. Il est vrai qu'on aurait peut-être dû effectuer certaines petites rectifications nécessaires. Mais, qu'est-il arrivé? Aujourd'hui, la fabrication des instruments aratoires au Canada est plus florissante que jamais.

Si nous désirons sincèrement favoriser l'expansion du commerce mondial, il nous faut maintenant convertir les devises ce qui ne peut se faire sans accroître le commerce mondial et l'établir solidement; nous devrions réfléchir à cette question, monsieur le Président.

Le PRÉSIDENT: Ce que vous venez de dire est très au point, sénateur Crerar. De nos jours, le monde est divisé; d'un côté il y a l'influence exercée par les pays situés derrière le rideau de fer, de l'autre l'influence des pays du monde libre. Si nous entourons de murailles les nations du monde libre, nous ruinerons complètement la situation mondiale. Pour ce qui est des nations de l'OTAN, il n'est pas question de se demander si oui ou non elles vont agir. Elles le feront. Elles devront sonder le terrain. Comment s'y prendront-elles? Si l'on établit trop de mesures restrictives, l'affaire tombera peut-être entre les mains des gros capitalistes et puis, trop d'agioteurs et de directeurs puissants seront mêlés aux affaires de la nation.

Ces murailles ont été élevées, lors d'une crise passagère, mais cette crise s'est prolongée d'année en année. Il nous incombe, à nous qui sommes chargés de découvrir les faits, de nous rendre compte de la situation.

Revenons aux observations du sénateur Paterson, au sujet du transport maritime étranger; la mise de fonds de ces sociétés n'est-elle pas minime? Si je suis bien renseigné, certains de leurs navires se vendent pour une chanson.

L'hon. M. PATERSON: Vous avez tout à fait raison, mais ce sont leurs salaires qui leur permettent de se maintenir.

Le PRÉSIDENT: Quant aux nations de l'OTAN, elles aimeraient se livrer au commerce maritime, mais la loi stipule que les marchandises ne peuvent être transportées que par des navires américains. C'est là un grief qu'à tort ou à raison font valoir ces autres nations.

J'ai remarqué que les journaux proposent que le Canada effectue plus de transport maritime. Il n'est pas douteux que nous pourrions transporter au pays les marchandises que nous achetons. Je me rends très bien compte que la question du transport maritime est très importante et j'y ai souvent réfléchi, car le niveau de vie au Canada comme aux États-Unis est élevé et nos marines marchandes versent des salaires deux fois plus élevés. Cela complique la question.

L'hon. M. PATERSON: Le sénateur Campbell m'a montré quelques chiffres hier. Peut-être aimerait-il les commenter.

Le PRÉSIDENT: J'ai causé plusieurs fois avec le sénateur Campbell, je sais qu'il a longuement étudié la question. Il aimera sans doute ajouter quelques mots.

L'hon. M. CAMPBELL: Il me semble que nous ferions mieux d'entendre les témoins ici présents.

Pour ce qui est de cette question du transport maritime, il existe une énorme différence entre le coût du transport par navires canadiens et celui du transport par navires appartenant à d'autres pays. La différence entre le coût d'exploitation d'un navire canadien de dix mille tonnes et celui d'un navire norvégien de même tonnage, est de \$350 par jour.