

La loi accordait également des pouvoirs étendus au président de la Commission. On lui conférerait effectivement le rang de sous-ministre et, sauf erreur, il devait être comptable directement au ministre des Transports. C'était un bien beau commencement. La Commission a été dûment instituée. On a désigné comme président l'avocat de Vancouver le plus versé en droit maritime, M. J. V. Clyne, maintenant juge de la Cour suprême de la Colombie-Britannique, où il s'acquitte très bien de ses fonctions tout comme il l'a fait pendant qu'il était président de la Commission.

M. Clyne s'est démis de ses fonctions le 7 juillet 1950, il y a presque deux ans, après avoir accompli de la très bonne besogne à titre de président. On n'a qu'à consulter les premiers rapports de la Commission pour se rendre compte de l'excellent travail qu'il a accompli. Toute l'histoire de la marine de commerce canadienne y est exposée; la Commission y formule aussi des vœux. Je crois que chacun des plans que j'ai mentionnés a été recommandé par M. Clyne et d'autres membres de la Commission.

Que s'est-il produit depuis? M. Clyne a démissionné le 7 juillet et le sous-ministre des Transports, M. J.-C. Lessard, a assumé la présidence de la Commission le 13 décembre 1950, cinq mois plus tard. Je n'ai aucune critique à formuler à l'endroit de M. Lessard. A mon avis, il est un excellent sous-ministre et il s'acquitte très bien de ses fonctions au ministère qui, soit dit en passant, doit faire face à autant de problèmes que tout autre ministère. Il est encore président de la Commission. Il lui est donc impossible d'accorder à tout ce domaine la même attention qu'y consacrait M. Clyne. M. Lessard est déjà très pris par les travaux du ministère. Il n'est pas en mesure, certainement, de mettre au point, pour le Canada, un programme de navigation marchande, eu égard aux difficultés actuelles, mais jamais la Commission maritime canadienne ne pourra réaliser les espoirs qu'on a fondés sur elle avant qu'on la dote d'un président permanent. Je voudrais bien que le ministère se réveille, qu'il désigne un président qui soit le meilleur homme qu'on puisse trouver dans l'industrie de la navigation, et que cela se fasse le plus tôt possible. Je ne crois pas qu'avec son organisation actuelle la Commission puisse donner toute sa mesure. M. Lessard et ses collègues n'ont pas l'occasion de faire de la besogne qui soit véritablement du tout premier ordre. Il faudrait voir à rectifier cet état de chose.

Les rapports annuels de la Commission deviennent de plus en plus minces. Il semble qu'elle ne devienne plus qu'un service de l'État comme un autre. Dans le dernier

rapport, qui intéresse la période qui va jusqu'à la fin de mars 1951, il n'est pas le moins du monde fait mention de la nécessité d'une marine marchande rénovée, à la page, ni de ce qu'il faudrait faire pour atteindre ce résultat. Voilà pour notre marine marchande.

Il est une autre question dont j'aimerais bien entendre le ministre nous parler: celle du Conseil des ports nationaux. Ce conseil a été créé en 1936, si je ne m'abuse, afin d'assurer la gestion de nos grands ports nationaux. C'est une tâche très importante. Pourtant, nous constatons que la même situation se retrouve au Conseil des ports nationaux. Le rapport annuel pour l'année civile 1951 nous apprend que le vice-président du Conseil, M. J.-E. St-Laurent, C.M.G., M.E.I.C., a pris sa retraite le 1<sup>er</sup> juillet 1951. Apparemment, on ne l'a pas encore remplacé. Voici un conseil qui n'accomplit pas ses travaux de la façon prévue par la loi. Depuis près d'un an, le conseil n'a que deux membres au lieu de trois.

Nous nous inquiétons un peu à Vancouver, un des ports nationaux. Nous avons là-bas un magnifique port naturel, le plus beau, selon nous, sur le littoral ouest du Canada ou des États-Unis. Nous avons été surpris d'apprendre, ces dernières semaines, que l'entrée du port a besoin d'être draguée de cinq pieds de plus sinon les nouveaux bateaux-citernes et cargos ne pourront entrer dans le port qu'à marée haute. Déjà quelques-uns de ces vaisseaux doivent attendre dans la rade jusqu'à ce que la marée leur permette d'entrer.

On construit des bateaux sans cesse plus grands. Ainsi, on a des cargos de 25,000 tonnes et je pense qu'on construit des navires-citernes de 40,000 tonnes. La *Trans Mountain Oil Pipe Line Company* est en train d'aménager un pipe-line d'Edmonton jusqu'au littoral de l'ouest. Elle a déclaré qu'il ne sera peut-être pas possible de construire des docks pour alimenter les pétroliers dans le port de Vancouver à moins qu'on ne drague le premier et le deuxième bras de mer.

C'est pourquoi divers organismes publics, y compris le conseil municipal, se sont unis pour demander qu'on accomplisse sans plus tarder ces travaux supplémentaires de dragage. Sauf erreur, le ministère des Travaux publics ou le ministère des Transports avait établi un programme de dragage avant la seconde guerre mondiale. Nous demandons instamment qu'on sorte ce programme des cartons, que les dragues soient mises à l'œuvre, qu'on approfondisse ces goulets de cinq autres pieds et qu'on élargisse l'entrée du port.

Toute l'économie de Vancouver repose sur le port, qui est aussi le débouché de la