

gens économes, l'inflation signifie une baisse de valeur de leur revenu et de leurs épargnes durement gagnés, et c'est pourquoi un changement de gouvernement était inévitable.

J'aimerais aussi dire un mot de l'inflation et de nos nombreux problèmes. Au cours du discours qu'il a prononcé hier l'honorable représentant de Bonavista-Twillingate a contesté ce que le gouvernement faisait pour résoudre ces nombreux problèmes, et nous entendons même bon nombre d'honorables vis-à-vis prétendre que nous ne nous proposons pas de réaliser nos promesses électorales. Et bien, monsieur l'Orateur, je tiens à rappeler à l'opposition que le gouvernement libéral nous a légué un navire qui prenait passablement l'eau. Quand il devint impossible d'aveugler les voies d'eau le peuple canadien nous a transmis le navire. Tous les habitants de la Nouvelle-Écosse savent que lorsqu'on se procure un bateau de 22 ans qui n'a pas été très bien entretenu il faut d'abord le mettre en cale sèche, ôter les bernacles et boucher les trous de vers, puis après l'avoir bien gratté, colmater les joints et le peindre. Il faut ensuite débarrasser tout le bateau de sa rouille et de sa corruption de 22 ans et faire subir une révision minutieuse aux machines et aux gréements. Enfin, il faut que le nouveau capitaine et le nouvel équipage apprennent à le faire fonctionner.

Toutes ces opérations sont indispensables avant d'organiser un voyage, et suivant l'état du navire, elles peuvent prendre de six mois à un an. Je suis convaincu que l'honorable représentant de Bonavista-Twillingate s'en rend très bien compte, car il est propriétaire d'une goélette. Telle est, à mon avis, monsieur l'Orateur, la situation dans laquelle se trouve le gouvernement conservateur à l'heure actuelle, et nous avons sur les bras un travail énorme pour remettre à neuf ce navire qu'est l'État canadien. En attendant, nous accomplissons des réparations d'urgence et je suis sûr qu'en temps et lieu le gouvernement organisera pour tous un agréable voyage.

Je n'ai aucun doute que le gouvernement actuel fait de son mieux. Rien n'indique, dans aucun ministère, qu'on ne s'efforce de bien faire et, à titre de représentants élus des diverses circonscriptions, nous avons le devoir d'aider le gouvernement de toutes nos forces.

A ce propos, je veux dire un mot de notre marine marchande. Au-dessus de l'entrée principale du Parlement, je lis ces mots gravés dans la pierre:

The wholesome sea is at her gates,  
Her gates both East and West.

Ces mots, qu'on trouve dans notre capitale intérieure, servent à rappeler aux législateurs de notre grande nation que la collectivité

canadienne s'étend jusqu'à la mer, qu'elle croît et prospère dans la mesure où marins et navires marchands transportent son commerce. Derrière les marins et leur fournissant les instruments de leur activité se trouvent les chantiers maritimes qui transforment les produits inanimés de la forêt, des mines et des fabriques en navires qui assurent la marche et l'essor du commerce.

Depuis plus de deux siècles, les chantiers canadiens ont fabriqué des navires capables de tenir sur n'importe quel océan ou bien, au contraire, tout spécialement conçu pour la navigation intérieure et le cabotage. La construction et la réparation de navires constituent l'une des plus anciennes industries du Canada. Les armateurs, s'adaptant aux exigences d'une époque mécanisée, construisent maintenant des navires à vapeur, des brûleurs de mazout, des pétroliers géants, des chalutiers à moteur diesel et de robustes brise-glace capables de pénétrer dans les eaux septentrionales à mesure que le Canada fait reculer sa dernière frontière.

Toutefois, depuis la fin de la seconde guerre mondiale, les cercles d'armateurs des pays maritimes ont vu avec inquiétude s'accroître le nombre des bateaux immatriculés à Panama, au Libéria, en Honduras, à Costa-Rica et dans d'autres pays qui jusqu'ici ne s'intéressaient aucunement au transport maritime. La raison? Tout le monde sait que les navires immatriculés dans ces pays sont presque exempts d'impôts. Les gouvernements intéressés n'exercent ni surveillance, ni contrôle, ni réglementation. Les propriétaires des navires ne sont pas de leurs ressortissants et n'ont aucun lien avec le pays d'immatriculation. Les équipages sont aussi étrangers au pays d'immatriculation. Il n'existe pas dans ces pays d'accord collectif prévoyant un salaire minimum pour l'équipage, ou précisant les conditions de travail. Il n'y a pas de service de relations ouvrières pour la protection des équipages. De fait, on manque d'à peu près tout ce que les pays traditionnellement maritimes apprécient le plus.

Tous ces facteurs réunis font que les navires ainsi immatriculés sont une menace pour les marines marchandes traditionnelles, pour l'économie nationale des pays traditionnellement maritimes, pour les normes maritimes internationales, ainsi que pour les niveaux de salaires et les conditions de travail des marins.

Exemptes d'impôts et échappant presque totalement à la surveillance des gouvernements, elles obtiennent des avantages sur les navires des pays maritimes. A la fin de 1956, on comptait 1,420 navires immatriculés au Libéria, à Panama, à Costa-Rica et en Honduras; leur tonnage totalisait 11,305,000 tonneaux, soit 11.5 p. 100 du tonnage mondial.