

que de la marchandise, comme je l'ai dit. Les deux bateaux, le *Keewatin* et l'*Assiniboia*, transportent les voyageurs pendant environ dix semaines par an, et toutes les places sont retenues un an d'avance. En d'autres termes, si vous ne vous procurez pas votre billet et ne réservez pas votre cabine au début de la saison, vous ne pouvez monter à bord ni de l'un ni de l'autre de ces bateaux.

Depuis l'incendie survenue à bord du *Noronic* à Toronto, on a accru les mesures de précautions qui s'imposent afin de prévenir les incendies de navire. Vous vous souviendrez, monsieur l'Orateur, que dans le cas du *Noronic* les voyageurs dormaient à bord. Je tiens à préciser nettement que dans le cas de l'*Assiniboia* et du *Keewatin*, une fois le navire amarré, les voyageurs ne restent pas à bord mais doivent aller à terre. Je tiens à bien préciser aussi que ces navires sont dotés du meilleur dispositif d'arrosage et du meilleur équipement qu'on puisse acheter, ainsi que d'embarcations de sauvetage. Mais ces navires ont été construits à l'époque où l'on utilisait beaucoup le bois, de sorte qu'ils renferment bien des éléments qui ne répondent plus aux normes d'aujourd'hui.

Voici ce que je désire signaler. Les touristes qui voyagent sur ces navires dépensent des millions de dollars. Certaines gens prennent le bateau, puis continuent leur route jusqu'en Colombie-Britannique en automobile; ensuite ils reviennent à Fort-William ou Port-Arthur pour reprendre le bateau, retourner à Port McNicoll et repasser la frontière. Bon nombre d'entre eux font ces voyages plus d'une fois.

Nous avons grand besoin de dollars américains. Les visiteurs des États-Unis dépensent quelque 500 millions de dollars au Canada et nous avons grand besoin de cet argent pour combler notre déficit qui s'élève à environ un milliard et demi de dollars. Le dollar que dépense un touriste a tout autant de valeur que le dollar qui provient de la vente d'un produit aux États-Unis. Bien plus, le tourisme est une industrie qui peut prendre de l'ampleur. La beauté et le charme des Grands lacs et des 30,000 îles en font une des plus belles régions au monde.

J'aimerais dire au ministre des Transports qu'il devrait reconsidérer cet ordre. Lorsqu'il a été donné, le Pacifique-Canadien a déclaré que le service serait abandonné. On affectera l'*Assiniboia* au transport de marchandises. Le *Keewatin* sera vendu, si possible. Récemment des représentants de l'un des pays ou l'une des îles des Antilles sont venus au Canada examiner ce navire en vue de l'acheter. Le ministère des Transports doit bien réfléchir à cette question et ne pas dédaigner les dollars des touristes dont nous avons tellement

besoin. Il y va du meilleur attrait touristique que je connaisse au Canada. On devrait songer de nouveau à l'équipement de ce navire et tenir compte du fait que les voyageurs ne demeurent pas à bord une fois le navire amarré. Si l'on ne peut permettre que ces navires voguent dans leur état actuel, le ministère des Transports devrait, à mon avis, octroyer une subvention au Pacifique-Canadien afin de les réparer et les radouber de manière qu'ils répondent aux exigences relatives aux précautions contre l'incendie. Leur reconstruction coûterait un million de dollars. Mais le gouvernement pourrait s'entendre avec le Pacifique-Canadien pour subventionner ces navires. Le gouvernement subventionne l'industrie dans ce domaine et dans beaucoup d'autres. Cela serait avantageux, vu l'argent que ces deux navires apportent à notre pays.

• (5.20 p.m.)

Si c'est impossible, le gouvernement devrait acheter les bateaux et en confier l'exploitation au National-Canadien. J'ignore combien de députés s'en rendent compte, mais ce sont les deux derniers navires canadiens de croisière en service sur les Grands lacs. J'estime, pour ma part, que nous devrions avoir assez d'amour-propre pour ne pas abandonner cette grande attraction touristique, étant donné surtout qu'elle rapporte beaucoup au pays. Dans cette région, l'Huronie, à quelques milles seulement de Port-McNicoll où mouillent ces navires, est situé le sanctuaire des Saints Martyrs canadiens, connu des touristes de toutes les parties des États-Unis et du Canada. C'est la patrie des Hurons.

Je songe notamment aux bénéfices considérables que ces deux bateaux rapportent au pays. C'est certes économiser les sous et prodiguer les louis que de détruire une entreprise profitable pour placer de l'argent dans une autre beaucoup plus aléatoire, comme le fait le gouvernement en ce moment.

J'aimerais maintenant porter à l'attention du ministre des Transports (M. Pickersgill) ou, en son absence, de l'un des autres ministres le fait que le canal de Trent est l'un des meilleurs aménagements d'eau douce du monde. En vue de le compléter, deux cales de halage ont été construites en 1919, dont l'une sert encore. Cet aménagement devait servir à la production rapide d'électricité au cours de la première guerre mondiale. Les cales ont été ajoutées à titre provisoire, mais l'une d'elles est encore en service. Ce n'est que bien des années après leur construction que le gouvernement conservateur a décidé, en 1960, de reconstruire et de réparer l'ensemble de la voie pour environ 12 millions de dollars; ce coût, je crois, atteindra par la suite 20 millions. A mon sens, ce fut et c'est de l'argent