

affaires n'étaient pas d'un très gros rendement et il y avait plus de navires que nécessaire. Pour aider, le Gouvernement a adopté diverses lignes de conduite. Il y a eu le programme de remplacement que j'ai évoqué il y a quelques instants, et aux termes duquel les propriétaires de navires canadiens pouvaient vendre leurs bâtiments à l'étranger, à condition que l'argent soit versé dans une caisse de remplacement administrée par le Gouvernement où on devait puiser pour payer la construction de nouveaux vaisseaux.

En outre, nous avons eu un programme de subventions. On a prévu, si je ne trompe pour une période de 12 mois, le versement de subventions à 40 bâtiments canadiens; afin de leur permettre de poursuivre leur activité. Par ailleurs, d'après un plan que nous avons élaboré, 123 vaisseaux canadiens pouvaient être immatriculés en Grande-Bretagne; afin de leur permettre de faire le commerce dans les eaux de la zone sterling. A l'heure actuelle, il semble qu'il y ait entre 80 et 90 (je crois bien que le chiffre oscille aux alentours de 90) bateaux canadiens mais immatriculés sur les registres anglais, qui font le commerce dans la zone sterling et qui sont montés par un équipage britannique.

Mais la guerre de Corée a bouleversé cet état de choses; les entreprises de transport maritime devinrent fructueuses une fois de plus. Je crois pouvoir affirmer que les compagnies de navigation font d'assez bonnes affaires. Toutefois, notre marine marchande semble en voie de disparaître. En tous cas, on ne voit pas trace d'acquisition de cargos rapides et modernes.

La tension internationale ne se dissipera pas dans un mois ou dans un an. Peu de députés, je crois, vivront assez longtemps pour pouvoir constater une détente, à moins que, dans l'intervalle, il ne se produise des changements en Russie. La situation qui existe se maintiendra probablement bon nombre d'années. La seule chose qui puisse la modifier serait une troisième guerre mondiale; et quel est l'homme jouissant de tout son bon sens, qui pourrait l'appeler de ses vœux? Mais le fait demeure, que nous sommes en période de crise. Le Canada occupe une position éminente sur la scène internationale, position due en partie à sa situation géographique sur le continent nord-américain; la navigation est pour nous d'une importance extrême. Les produits de notre continent devront être transportés dans des bateaux quelconques, peu importe leur propriétaire, si la situation devenait menaçante. S'ils ne disposaient pas de moyens de transports maritimes suffisants, les pays faisant partie de l'Organisation du Traité de l'Atlantique-Nord risqueraient de se heurter à de sérieuses difficultés.

[M. Green.]

Nous avons, au Canada, une marine de commerce composée de vieux bateaux constituant une proie facile pour les rapides sous-marins modernes; or jamais les Allemands n'ont eu autant de sous-marins que la Russie en a à l'heure actuelle. Notre marine canadienne servira à protéger les cargos, et la situation d'ensemble exige la modernisation de notre flotte marchande. Il me semble qu'il est temps d'entreprendre cet ouvrage. Il est certainement temps de s'y mettre; et j'espère que le ministre sera en mesure de nous dire que le ministère a des plans pour réaliser cette mise à point.

Une autre question qui devrait faire l'objet d'études est la canalisation du Saint-Laurent. Nous avons déjà institué une autorité compétente pour s'en occuper. La Chambre s'est engagée presque à l'unanimité à appuyer l'aménagement de cette voie maritime. On espère voir des cargos océaniques se rendre jusqu'à Fort-William et Port-Arthur. Il me semble parfois que les plus ardents avocats de cet aménagement s'attendent à voir un de ces beaux jours le *Queen Mary* amarrer dans le port de Toronto. En tout cas, on espère que beaucoup de navires océaniques utiliseront cette voie. C'est un aménagement qui devrait modifier notre attitude envers la marine de commerce de notre pays.

Nous avons maintenant du fer, et nous devrions pouvoir fabriquer de l'acier afin de construire ces vaisseaux. Nous avons du mazout pour les faire marcher. Nous avons la houille. Nous avons aussi l'uranium et les autres moyens qui nous permettent de développer de l'énergie atomique. Les députés ont sans doute pris connaissance ces derniers jours de la nouvelle publiée dans les journaux, selon laquelle les États-Unis ont monté la quille d'un premier sous-marin qui sera mu par l'énergie atomique. Les Canadiens devraient tenir compte de ces faits en étudiant le programme relatif à la marine de commerce du Canada.

Il y a cinq ans, au cours de la session de 1947, nous avons adopté une loi instituant la Commission maritime canadienne. A ce moment-là nous espérons beaucoup que la Commission chercherait à mettre notre marine de commerce à la page. L'article 6 de la loi susmentionnée est ainsi conçu:

La Commission étudie et recommande au Ministre, à l'occasion, les méthodes et mesures qu'elle juge nécessaires à la mise en service, à l'entretien, à l'équipement en hommes et au développement d'une marine marchande et d'une industrie de construction et réparation de navires répondant aux besoins maritimes du Canada.

La loi prévoyait aussi la création de comités consultatifs en vue d'aider la Commission à élaborer son programme pour le Canada.