

graphique en particulier, mais elle est limitée à une occupation en particulier.

Qu'il me soit permis de poser quelques questions qui, me semble-t-il, répondent à quiconque déclare que c'est la bonne façon de punir les infractions que j'ai mentionnées. Si nous cherchons à prendre des mesures à l'égard des hommes dangereux qui tentent de saboter du matériel important de transport ou tout autre matériel utilisé dans notre économie ou notre société, pourquoi alors nous occuper uniquement des navires dans une région restreinte? Pourquoi viser un moyen limité de communication, une activité limitée dans une région limitée? Pourquoi ne pas définir l'infraction et la rendre applicable à n'importe qui relevant des tribunaux canadiens? S'il faut empêcher des individus dangereux de commettre le sabotage ou encore de saper le régime de sécurité du Canada, pourquoi des dispositions du genre ne devraient-elles pas s'appliquer en aval du pont Victoria de Montréal aussi bien qu'en amont? Le danger est-il moindre parce qu'il surgit sur le majestueux Saint-Laurent, jusqu'à son embouchure, en aval du pont Victoria? Je ne le crois pas.

Le danger est-il moindre sur la rivière de la Paix, le fleuve Athabaska ou le fleuve Mackenzie, où les gisements d'uranium sont les plus précieux du monde, à l'heure actuelle? Est-il moindre sur les navires qui font le service entre la Grande-Bretagne et Terre-Neuve? Est-il moindre sur les navires extrêmement importants qui transportent une précieuse cargaison entre la terre ferme et l'île de Vancouver? Est-il moindre sur les navires sillonnant les eaux de la baie d'Hudson? Est-il moindre sur les autres lacs, qui ne figurent pas au nombre de ceux que nous définissons comme les Grands lacs? De précieuses cargaisons d'immense importance pour le Canada peuvent s'y transporter.

Et cela ne s'applique qu'aux navires. Qu'en est-il des caboteurs battant pavillon canadien et transportant des marchandises d'importance essentielle? Qu'en est-il des caboteurs transportant de l'alumine jusqu'à Kitimat, dans le nord de la Colombie-Britannique? Qu'en est-il des navires transportant de l'alumine, en remontant le Saint-Laurent et le Saguenay, jusqu'à l'usine de Shipshaw dans Québec? Ils ne tomberaient pas sous le coup de cet article du projet de loi pour autant qu'il se rattache au pont Victoria de Montréal.

Considérons d'autres questions; considérons certains autres moyens de transport. Songe-t-on au sabotage sur les chemins de fer? Au sabotage sur les lignes aériennes car, en fin de compte, nous savons qu'il

s'est produit des cas de sabotage sur les lignes aériennes, et ces lignes constituent une partie extrêmement importante de notre réseau de communications. Et songe-t-on au sabotage de ce vaste réseau de communications qui fournit les centres nerveux,—les lignes de télégraphes, de téléphone? Ce serait là des services tout désignés au sabotage, si quelqu'un voulait en détruire l'efficacité. Que dire des pipe-lines qui transportent le pétrole des raffineries et des centres d'entrepôt du pays? Les gens dangereux, ne pourraient-ils causer des dégâts à ces endroits, et cela exactement dans les mêmes circonstances et avec une déloyauté égale à celle qu'on craint ici? Et que dire des pipe-lines à gaz et des installations de distribution qui seront censément si importantes,—et qui de fait l'ont été tellement au cours de la dernière guerre? Que dire des entreprises privées qui fabriquent l'équipement qui sert à l'armée? Ces hommes, pour qui le sabotage fait partie d'un plan, ne seraient-ils pas aussi dangereux à tous ces endroits que sur des navires? Que dire des usines qui fabriquent des explosifs pour le compte du gouvernement? D'après le cours ordinaire des choses, le sabotage n'y aurait-il pas des effets plus graves, plus destructeurs et plus étendus que tout ce qu'on pourrait accomplir à bord de tout navire des Grands lacs?

Et que dire, monsieur le président, des navires étrangers qui sillonnent nos eaux si régulièrement et font aujourd'hui tellement de transport. Permettez-moi de rappeler au comité que si une bombe à hydrogène ou une bombe atomique éclatait dans le voisinage de Toronto, d'Hamilton ou de toute autre ville de l'intérieur du pays elle n'aurait probablement pas été transportée par avion; elle le serait probablement par navire où on pourrait la dissimuler facilement. C'est bien admis. Il y a plus de danger qu'une bombe à hydrogène ou une bombe atomique soit transportée par navire que par avion.

De quelle utilité peut être une mesure qui restreint l'activité des gens dangereux si elle ne s'applique pas aux navires étrangers?

L'hon. M. Garson: Le chef de l'opposition me permet-il de lui poser une question?

L'hon. M. Drew: Non, je préfère poursuivre mes observations jusqu'au bout. Je suis heureux de l'intérêt que manifeste le ministre et je serai intéressé de l'entendre; toutefois, lorsqu'il pose une question, poussé par l'intérêt que le sujet lui inspire, il a l'habitude de faire tout un discours au milieu d'un discours. Je préfère terminer mes observations.

L'hon. M. Garson: La question pourrait être embarrassante.