

et les autres membres du cabinet, c'est que la session se termine de façon pratique.

Tout d'abord, je demande au ministre de formuler les principes adoptés par le Gouvernement en ce qui a trait à la marine marchande du pays. Je parle, bien entendu, des navires océaniques. J'ai remarqué que le crédit n° 492 est nouveau. Le voici:

Degaussage et renforcement des navires marchands au long cours immatriculés au Canada et ayant une jauge de 1,000 tonneaux ou plus, \$500,000.

Selon les explications fournies aux journaux par le ministère des Transports au sujet de ce crédit, il s'agirait de commencer à équiper les navires marchands en vue d'une guerre possible. Le degaussage est une façon de se protéger des sous-marins et le renforcement a pour but de permettre l'installation de canons. Dans les communiqués fournis à la presse lorsque les crédits ont été déposés, on a dit aussi que 79 navires marchands au long cours appartenant au Canada et 72 vaisseaux de plus de 1,000 tonneaux se livrant au cabotage seraient ainsi transformés. Le même communiqué déclarait qu'un autre groupe de navires appartenant au Canada mais immatriculés en Angleterre seraient transformés de la même façon par le gouvernement anglais. Les navires du Canada immatriculés en Grande-Bretagne sont au nombre d'environ 80.

J'ignore si le chiffre de 79, en ce qui a trait aux navires marchands au long cours, est encore exact. C'est un renseignement que nous saurions gré au ministre de nous communiquer. Je signale au comité que le Canada possédait 258 navires océaniques à la fin de la guerre. Je crois que 93 de ces navires construits au Canada sont maintenant passés sous l'immatriculation britannique. Beaucoup d'autres ont été vendus. Apparemment, notre marine de commerce a été réduite à 79 navires ou du moins à un nombre se rapprochant de ce chiffre. Je crois savoir en outre que tous ces navires sont des cargos, à la fois vieux et lents. On les a construits durant la guerre et ils ne sont ni rapides ni de type récent tandis que les marines de commerce des autres nations maritimes ont fait l'acquisition, depuis la fin de la guerre, de cargos rapides. C'est un état de choses auquel le gouvernement et le peuple du Canada doivent songer sérieusement.

Qu'il me suffise de rappeler au ministre que la Commission maritime canadienne a abordé cette question dans plus d'un de ses rapports. J'ai ici son deuxième rapport, pour la période allant du 1<sup>er</sup> avril 1948 au 31 mars 1949. A la page 21, j'y trouve une déclaration au sujet du type de navires indispensables à la marine de commerce du Canada. Ma citation commence au bas de la page 20 du rapport:

Pour la seconde fois en vingt-sept ans se posait à un gouvernement canadien la question de savoir que faire d'un grand nombre de navires du commerce acquis en raison des exigences de la guerre. Les navires, de modèle régulier, étaient destinés à répondre aux besoins extraordinaires du temps de guerre.

Voici la partie que je veux souligner.

Leur forte consommation de carburant, leur lenteur et leur manque d'espace frigorifique, les rendent inaptes à soutenir la concurrence des cargos de ligne rapides, perfectionnés et plus économiques qui, peu après la guerre, ont fait leur apparition dans les flottes marchandes britanniques et étrangères. Il était manifeste que, la pénurie mondiale de navires une fois surmontée, les navires ne pourraient pas rivaliser avec les navires étrangers plus perfectionnés. Sans doute, la ligne de conduite à suivre consistait à remplacer les navires et, à cette fin, sur l'avis de la Commission, le Gouvernement a élaboré un programme de remplacement dont le présent rapport renferme plus loin les grandes lignes.

Je signale que le programme de remplacement semble avoir complètement échoué pour ce qui est de la construction et de l'acquisition de navires rapides. Plus loin, à la même page, je relève que la Commission a signalé le fléchissement de la marine marchande après la première guerre mondiale. Le fléchissement, dit-elle, n'est pas nécessairement attribuable à l'adoption d'une politique de propriété et d'exploitation par l'État, mais à un facteur plus important qui a été le refus de remplacer les navires désuets. C'était après la première Grande Guerre. Il était alors question de l'échec qui a suivi ce conflit. Je crois que nous sommes aujourd'hui en train, après la seconde Grande Guerre, de répéter la même erreur.

Toute l'histoire de la marine de commerce canadienne est celle d'une marine qui se construit pour laisser ensuite disparaître ses navires. Il y a près d'un siècle, les provinces Maritimes avaient la grande industrie des navires en bois. A cette époque, les habitants des provinces Maritimes étaient reconnus dans le monde entier comme des marins remarquables. Sur leurs navires de construction canadienne, ils parcouraient toutes les mers et ont mérité au Canada, à l'époque des navires en bois, une réputation qui n'a jamais été égalée. Puis, comme le savent les honorables députés, les navires en acier sont apparus et l'industrie des navires en bois des provinces Maritimes a périclité.

Au cours de la première grande guerre, le Canada a construit de nombreux cargos en acier; il n'empêche que, la guerre terminée, notre marine a de nouveau disparu. Je souhaite me tromper mais il me semble qu'elle est en train aujourd'hui de subir le même sort. Un an ou deux après la guerre récente, la situation des transports maritimes dans le monde s'est révélée extrêmement difficile. Les