

point de vue qu'il a exprimé au sujet de l'importance de la question. Je rappelais en outre qu'un avis de motion étant inscrit à mon nom au *Feuilleton*, je me proposais d'attendre que la Chambre en soit saisie pour formuler à cet égard mes observations principales.

Toutefois j'aimerais dire un mot des observations que le ministre a lui-même formulées tout à l'heure, observations importantes pour deux raisons. Il a fait l'historique de ce commerce, nous a dit ce qu'avait été sa croissance et a insisté sur l'importance qu'il présentait. Toutefois il n'a rien dit de la ligne de conduite du gouvernement au sujet de l'expansion de notre commerce avec ces régions. J'aurais bien aimé pourtant qu'il le fasse, non seulement à cause de l'importance intrinsèque de la question, mais à cause de l'intérêt tout particulier qu'elle présente pour nos provinces Maritimes.

Je voudrais, notamment, bien préciser le sens qu'il convient d'attacher au fait qu'il n'a rien dit de la part que doit prendre le Canada à ce commerce. Il existe à cet égard un accord commercial intervenu entre nous et les Indes occidentales et qui remonte aux années 20. Nous avons en outre participé au programme de libéralisation des échanges commerciaux de ces régions. Le ministre a bien mentionné ces choses, sans toutefois s'arrêter à la seule mesure véritablement significative que nous ayons prise depuis l'arrivée au pouvoir du gouvernement dont il fait partie, c'est-à-dire au retrait de l'assistance énorme que nous assurions à ces régions en fournissant la meilleure partie des navires assurant la liaison commerciale entre le Canada et ce pays. Il ne s'agit pas ici de la bauxite ou d'autres produits de cette nature. Il s'agit plutôt, plus particulièrement, des navires de la *Canadian National Steamships* dont on sait qu'ils ont circulé pendant de longues années.

Sans doute on ne saurait nier qu'ils ne réalisaient aucun bénéfice et qu'ils devaient bénéficier d'une subvention. Si j'ai bonne mémoire le ministre des Transports nous a dit que la subvention que nous avons versée atteignait \$200,000 par année et que, cette année, elle atteindrait le double de ce chiffre. Je n'ai pas contrôlé ce chiffre aujourd'hui et le ministre pourra certainement me remettre dans la bonne voie si je me suis trompé. L'essentiel de la question, pourtant, est que, comme l'a dit le ministre du Commerce, la création de la Fédération des Antilles anglaises est toute récente. Celle-ci se heurte à toutes les difficultés qui se posent invariablement à un pays qui ayant atteint un nouveau stade dans son développement, entre dans une nouvelle période d'évolution. Et c'est précisément en ce moment névralgique, décisif pour ce qui concerne les progrès de cette

région, que le Canada a supprimé la seule forme d'assistance assurée par lui aux Antilles. Aucune explication satisfaisante de la suppression de cette aide n'a été donnée à la Chambre lorsque le ministre des Transports a traité de la suppression du service des *Canadian National Steamship*. Son collègue du Commerce, aujourd'hui, n'en n'a pas soufflé mot non plus. Qu'on me permette de dire, en toute déférence, que cette décision a une importance telle pour le commerce que la question mérite d'être traitée un peu plus sérieusement. Un grand nombre de nos compatriotes estiment que cette décision n'a pas fait l'objet d'une réflexion suffisante.

Il n'est sans doute pas impossible qu'avec le temps on se serait rendu compte qu'il y avait lieu de modifier les dispositions jusqu'ici en vigueur, mais personne n'osera prétendre, j'espère, que c'était à ce moment précis, à ce stade de l'histoire de cette région, qu'il convenait de supprimer ce service et de vendre les navires. Le Canada va fournir un nouveau bâtiment qui est actuellement en chantier, je crois, et qui doit faciliter les échanges commerciaux à l'intérieur même de cette région. Sans doute ce navire est-il nécessaire, et sa construction représente-t-elle un geste excellent, mais ce n'est vraiment pas grand chose si on songe à l'importance du service assuré par la *Canadian National Steamship Lines* du point de vue de notre commerce extérieur.

Par rapport au commerce extérieur, ce n'est pas là une question qu'on peut écarter sans plus. Je condamne énergiquement le gouvernement pour avoir pris une initiative aussi arbitraire. Quand le ministre des Transports s'est occupé de la question,—et je voudrais bien qu'il soit ici pour pouvoir répondre à mes observations,—j'ai eu l'impression qu'il a perdu patience assez vite en raison de quelques difficultés ouvrières que rencontraient alors la direction et la société de navigation, et que les dispositions précipitées qu'il a prises n'étaient pas motivées par la situation. J'ai plutôt eu l'impression, d'après la façon dont il a répondu aux questions posées, qu'il n'avait pas assez étudié le problème de la vente de ces bateaux, de la région où l'on allait les envoyer, et ainsi de suite. Je ne sais s'il a examiné la possibilité de les vendre à la Fédération ou à une région faisant partie de la Fédération des Antilles anglaises, ou même d'en donner un à la Fédération ou à un des pays qui la composent.

L'autre point que je tiens à mentionner très brièvement, ce sont les observations du ministre concernant la balance commerciale et les chiffres qu'il a cités avec une satisfaction apparente. Il a cité les chiffres des exportations à destination des États-Unis. Nos