

énergiques pour assurer la survivance de nos chantiers maritimes, l'aide actuelle à cette industrie s'étant avérée insuffisante et inférieure à celle que reçoivent les chantiers maritimes d'autres pays.

Nous savons tous aussi que le coût de la construction de navires est plus élevé au Canada que dans les pays d'Europe. Il s'ensuit donc que les propriétaires de navires sont naturellement plus intéressés à les faire construire dans ces pays. Dans le but d'encourager ces propriétaires à confier ce travail à nos chantiers maritimes canadiens, voici la suggestion que je veux offrir au gouvernement.

Une compagnie ou une personne qui désire faire construire un navire au Canada devrait verser, comme mise de fonds initiale, un montant égal à 20 ou 25 p. 100 du coût total du navire. La balance du financement requis serait, soit prêtée directement, soit garantie par le gouvernement, et remboursable sur une période de 8 à 10 ans, avec un intérêt raisonnable.

En vertu de la loi actuelle sur l'aide à la construction des navires au Canada, le propriétaire a droit à une dépréciation de 100 p. 100 répartie sur une période de trois ans. A mon avis, cette dépréciation pourrait être augmentée d'une façon appréciable (en Grande-Bretagne, par exemple, cette dépréciation est de 140 p. 100). Si cette dépréciation était augmentée d'une façon appréciable, on pourrait en même temps obliger le propriétaire du navire, ou celui qui le fait construire, à verser dans un fonds spécial, une partie importante des gains ainsi réalisés au moyen de cette forme de dégrèvement fiscal. Ce fonds spécial serait administré par le gouvernement et ne pourrait être utilisé par la suite, par le propriétaire, que pour remplacer ses vieux bateaux, les transformer ou en construire de nouveaux dans les chantiers maritimes canadiens.

Voilà, monsieur le président, dans ses grandes lignes, le plan que je désire soumettre. Je laisse aux experts en la matière le soin de le transformer en projet de loi si on le trouve intéressant.

Je suis d'opinion que cette suggestion encouragerait les propriétaires, petits et gros, à faire construire leurs navires dans notre pays. D'un autre côté, il en coûterait très peu au gouvernement, parce qu'il aurait l'occasion de se rembourser par l'intermédiaire de la taxe de vente et de l'impôt sur le revenu. Il aurait aussi contribué à créer de nouveaux emplois, tout en assurant une plus grande activité à nos chantiers maritimes.

Tout récemment je lisais un article dans le *Financial Post* du 21 janvier 1961, qui laissait entendre que nos chantiers maritimes pourraient recevoir prochainement des contrats

pour la construction de sous-marins qui seraient utilisés par la marine royale canadienne. Vers la fin de l'article en question, on mentionnait que le ministre de la Défense nationale (M. Harkness) avait déclaré qu'une étude à ce sujet avait été faite par la marine avec une attention toute particulière, en vue de savoir si nos chantiers maritimes pouvaient eux-mêmes les construire.

Eh bien! j'espère que le ministre est maintenant convaincu que la chose est possible. Nos chantiers maritimes possèdent, à l'heure actuelle, toutes les facilités, de même que les experts et les ouvriers spécialisés nécessaires pour exécuter ces travaux. On m'assure que l'on peut même construire, aujourd'hui, des porte-avions.

Ce sont-là, monsieur le président, les remarques que j'avais à faire au sujet de cette question si importante, non pas seulement pour nos chantiers et les ouvriers concernés mais aussi pour la nation toute entière.

Monsieur le président, il ne me reste qu'une demi-minute pour terminer mes observations et je le fais en citant les paroles que prononçait M. Kennedy, le président actuel des États-Unis, au cours de la campagne présidentielle, en marge de l'aide à la construction maritime. Voici:

(Traduction)

Si la flotte marchande du pays, si importante pour l'économie et la défense de la nation, doit survivre,—et elle le doit,—il faut que le gouvernement lui donne un coup de main. Il faut assurer à notre marine marchande un traitement aussi juste qu'aux autres modes de transport.

(Traduction)

M. Arthur Smith (Calgary-Sud): Je veux d'abord, en toute sincérité, féliciter le ministre des Finances (M. Fleming). Il ne s'agit pas d'un simple geste, car je comprends l'ampleur des responsabilités de l'honorable représentant, et je ne parle pas de celles qui se rattachent à ce budget préliminaire. Le ministre des Finances, peut-être plus que tout autre est responsable des aspects économiques et financiers des affaires de l'État; non seulement au Canada, mais partout dans le monde, on reconnaît en lui un homme public de grande classe, et puisque je suis de ceux qui ont eu le privilège de travailler avec lui, je me ferai toujours une gloire, à l'avenir, de dire que j'ai eu l'honneur de siéger à ses côtés à la Chambre des communes.

Je n'ai pas l'intention de m'attarder longtemps à des louanges car elles pourraient être des répétitions. Je puis affirmer cependant, en pensant aux remarques des honorables vis-à-vis, que vu qu'il est évident que ce budget préliminaire a été conçu il y a quelque temps pour apporter un stimulant