

la Banque Canadienne Nationale, dont l'actif avait augmenté de 60 p. 100, suivie par la Banque Royale, dont l'actif s'était accru de 42 p. 100.

Ainsi, les banques battent leurs propres records. De plus en plus, elles puisent dans les goussets du citoyen, et avec les résultats qu'on connaît. Selon les lois actuelles, la banque peut en effet retirer 9 p. 100 d'intérêt sur \$1,600, alors que pour prêter une telle somme, il lui suffit d'avoir seulement reçu un dépôt de \$100 à un compte d'épargne. On reconnaîtra que comme rendement de placement, on peut difficilement trouver mieux.

Il y a actuellement pénurie d'habitations. A mon avis, les taudis devraient être remplacés. Nous savons que la construction domiciliaire constitue un facteur important en ce qui a trait à la main-d'œuvre, et ce n'est un secret pour personne que le financement d'une maison à des taux d'intérêt moins élevés favoriserait ce secteur de notre économie.

Le gouvernement qui favorise certains pays étrangers en leur consentant des crédits à faible taux d'intérêt devrait favoriser aux mêmes conditions la Société centrale d'hypothèques et de logement qui, ensuite, pourrait répondre aux demandes de clients intéressés à emprunter à un taux inférieur à 9 $\frac{3}{8}$ p. 100.

Pour relancer la construction domiciliaire, à mon avis, il n'est pas nécessaire de faire un miracle. Il suffit de faire pour les Canadiens ce que nous faisons pour les étrangers. Étant donné que la taxe de 11 p. 100 sur les matériaux de construction n'est jamais exigée sur les produits que l'on vend aux étrangers, je propose qu'elle soit supprimée également pour les Canadiens et remplacée par un escompte de 10 p. 100 sur tous les matériaux vendus dans le pays.

Et en vue d'aider le gouvernement à libérer la population de la crise actuelle, un autre domaine, à mon avis, mérite d'être étudié, soit celui de la marine marchande.

Lorsqu'on sait que le Canada ne possède pas plus que deux navires marchands, tandis que la Suède, dont la population est comparable à celle du Québec, possède une flotte de 1,092 navires, il y a lieu de se poser des questions.

Lorsqu'on sait qu'au cours des années 1875-1880, notre pays occupait le quatrième rang parmi ceux qui possédaient une marine marchande et que, à un certain moment, on se rend compte que les lacs et les fleuves sont vides, cela semble bizarre.

Même si je m'oppose, en principe, aux enquêtes royales dans les conditions actuelles où se trouve notre marine marchande, je serais en faveur qu'on en institue une, afin de déterminer qui nous a volé nos navires.

Tous les pays du monde, même ceux dont le littoral est moins étendu que celui du Canada, sont très fiers de construire et de faire naviguer des cargos en haute mer.

En considérant que notre pays compte 59,670 milles de côtes maritimes, soit presque trois fois la circonférence de la terre, ce qui constitue les plus longues côtes du monde, et que nous avons d'énormes quantités de pétrole, de céréales, de papier, de bois, de minerai, d'amiante, de pierre, de granit et d'autres marchandises à transporter vers les grands marchés du monde, je fais miennes ces recommandations de la CSN:

Créer une flotte marchande océanique canadienne capable de transporter, au minimum, de 40 à 50 p. 100 des exportations et des importations.

[M. Godin 1

Augmenter les subventions à la construction des navires construits au Canada afin d'inciter les armateurs canadiens à commander de nouveaux vaisseaux à des prix comparables à ceux qu'ils pourraient obtenir du Royaume-Uni.

Adopter une législation favorisant concrètement les armateurs, les marins, les travailleurs des chantiers maritimes canadiens, de même que toutes les industries fournissant les matériaux et l'outillage.

Favoriser le remplacement des navires désuets par des cargos rapides et capables de soutenir la concurrence étrangère.

Adapter la Loi de la Marine marchande de 1934 aux conditions actuelles du transport maritime.

Dénoncer la convention de la marine marchande du Commonwealth (1931) et abolir les privilèges extraordinaires accordés à ces pays afin de protéger nos armateurs contre la concurrence de navires immatriculés dans les pays du Commonwealth.

Imposer une taxe de 50 p. 100 sur les réparations, les achats de navires océaniques ou d'outillage qui sont effectués dans des pays étrangers, exception faite des cas d'urgence.

Restreindre aux seuls navires immatriculés et construits au Canada et à des entreprises vraiment canadiennes l'utilisation des eaux côtières et intérieures.

Nous demandons la construction, dès maintenant, d'une flotte marchande océanique puissante, construite par et pour des Canadiens, qui transportera une partie au moins du commerce extérieur du Canada.

Dans un autre ordre d'idées, il se trouve parmi les Canadiens deux groupes assez importants, qui sont négligés: les fabricants de produits textiles et les manufacturiers de chaussures.

Le gouvernement laisse croire qu'il vient de prendre connaissance de la situation et, en vue d'y remédier, a établi une Commission. Monsieur l'Orateur, je doute déjà du résultat de cette Commission, car si le gouvernement avait fait montre de sagesse et de responsabilité, il aurait depuis longtemps consulté les chiffres du Bureau fédéral de la statistique et aurait pris connaissance des recommandations renfermées dans les mémoires présentés par les dirigeants de l'industrie textile.

Justement, le gouvernement actuel se foute de ces mémoires, qu'ils viennent de l'industrie textile ou d'autres industries.

J'ai en main une lettre datée du 12 décembre 1966, adressée au gouvernement par l'Association des manufacturiers de chaussures du Canada. En voici le texte:

Ci-inclus vous trouverez une copie du mémoire que nous avons adressé au Comité Canadien des Tarifs Douaniers et du Commerce afin d'informer les membres de ce comité de la situation sérieuse où se trouve l'industrie de la chaussure.

Ce mémoire est le cinquième que nous adressons au comité depuis le 15 mai 1964 et comme vous pouvez le constater les importations de chaussures continuent d'augmenter d'une façon alarmante.

Depuis ce temps, cette association a présenté environ deux mémoires par année, à peu près dans le même sens et dès 1966 on disait que:

Les importations de chaussures en provenance des pays à bas salaires et des nations communistes constituent 47% de notre production domestique en 1966.

Pour qu'on aide l'industrie domestique de la chaussure à augmenter le nombre des emplois au lieu de le réduire, il est essentiel que nos gouvernants ne consentent aucun avantage tarifaire aux cours des délibérations sur le commerce prévues aux termes du Plan Kennedy.

On se rend compte aujourd'hui, qu'aux termes du Plan Kennedy, les importateurs ont été avantagés par certains changements de tarif.