

côté de l'activité des transporteurs internationaux. Nous n'avons jamais tranché une question de ce genre dans le passé sans être en possession de l'étude complète et des recommandations de la Commission des transports aériens.

**L'hon. M. Balcer:** Je regrette d'interrompre le député mais, pour éclaircir le point, voudrait-il nous dire si, dans le cas du transport des marchandises qu'il a mentionné, il s'agissait d'un service national ou d'un service international? J'ai l'impression qu'il s'agissait d'un service national.

**L'hon. M. Chevrier:** En effet. Les demandes présentées par la société Air-Canada et les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien portaient sur le transport des marchandises par la voie des airs à l'intérieur du pays, mais la décision que le gouvernement a prise se fondait sur la recommandation que la Commission des transports aériens avait formulée après avoir entendu les deux sociétés, et elle visait les services internationaux ainsi que le transport international des marchandises par la voie des airs. Voilà pourquoi je dis au ministre que, selon moi, toute cette question devrait être déferée à un organisme spécialisé, savoir la Commission des transports aériens, qui dispose du personnel et des moyens nécessaires pour régler cette question comme elle devrait l'être. Si la Commission est saisie de la question et qu'elle fasse une recommandation, je ne crois pas que le ministre entende d'objections de ce côté-ci de la Chambre.

J'aimerais dire un mot seulement de la ligne de conduite que le ministre a annoncée hier à la Chambre, en ce qui a trait à la navigation. Je répète ce que je lui ai dit, savoir que j'estime que cette déclaration est une des plus importantes que l'on ait faites à la Chambre depuis bien longtemps. Elle intéresse trois aspects du transport maritime, soit l'aide aux armateurs et aux constructeurs de navires, l'aide à l'industrie du transport maritime, et le cabotage, c'est-à-dire la navigation en provenance ou à destination des Grands lacs.

Le ministre nous a dit que les deux premiers aspects ne feront pas l'objet d'une loi, mais qu'on y verra au moyen d'un crédit dans les prévisions budgétaires. Quand au dernier aspect, qui appelle la modification de l'accord du Commonwealth sur la marine marchande, il y a une chose que je voudrais signaler au ministre.

Si j'ai bonne mémoire, il y a cinq genres de commerce sur les Grands lacs. Il y a celui des denrées qui sont expédiées d'un port canadien à un autre port canadien; il y a le commerce entre deux ports américains; il y a le commerce d'un port canadien à un port

américain; il y a le commerce d'un port canadien à un port d'outre-mer, et il y a le commerce d'un port américain à un port d'outre-mer. Actuellement, les lois américaines empêchent ou interdisent aux navires étrangers de faire du cabotage ou de transporter des marchandises d'un port américain à un autre port américain.

Il n'en est pas de même au Canada. Cette restriction ne s'applique pas aux navires britanniques, ni aux navires du Commonwealth. Ils peuvent transporter des marchandises d'un port canadien à un autre port canadien, et le ministre nous a dit hier qu'il a l'intention de proposer une modification de la loi afin d'interdire le cabotage aux navires non canadiens depuis la région des Escoumains jusqu'à la tête des lacs. En aval des Escoumains, les navires d'Angleterre et du Commonwealth pourront faire le commerce d'un port canadien à un autre port canadien. Or voici la question qui me vient à l'esprit: quel sera le régime imposé premièrement aux armateurs canadiens qui exploitent actuellement des navires battant pavillon britannique, et quel sera le régime imposé aux armateurs canadiens qui, comme celui dont j'ai parlé hier, ont immatriculé leur navire à l'étranger. Arboreront-ils de nouveau le pavillon canadien?

Je veux ensuite poser la question suivante au ministre: il nous a déjà dit qu'il a l'intention de faire modifier la loi sur la marine marchande afin d'arriver à ce résultat, et je pense qu'il y a effectivement une partie de la loi sur la marine marchande qui a trait à cette question. Mais cela se fera-t-il seulement après qu'un accord sera intervenu avec les pays du Commonwealth, et dans le cas de l'affirmative, le ministre prévoit-il que cet accord pourra être conclu avant la fin de la présente session? Il s'agit ici d'un accord international entre pays du Commonwealth, et il me semble que ces accords ne se font pas du jour au lendemain; il faut faire des démarches officielles et passer par les voies ordinaires c'est-à-dire par l'intermédiaire du secrétaire d'État aux Affaires extérieures, ou d'un comité de négociation.

En quoi ce programme intéressera-t-il les navires de la *Canadian National Steamships Limited* qui sont encore ancrés à Halifax? Pourra-t-on, de quelque façon, avoir recours à ce programme pour venir en aide à ces vapeurs? A-t-on versé certaines sommes conformément à l'accord intervenu entre la compagnie Browning et les répondants, par l'entremise de la Banque de Cuba, et la nouvelle banque a-t-elle refusé les versements? Le ministre songera-t-il à remettre ces navires en service en vertu du nouveau programme si l'autre projet échoue? Il doit certes reconnaître que ces navires, inutilisés depuis