

l'heure actuelle. Comme je l'ai dit à mon ami, ce renseignement n'est pas très récent, mais je n'ai aucune raison de croire qu'il ne soit plus exact. Je demanderai volontiers d'autres détails à la société.

M. Orlikow: Puis-je poser une autre question? Le ministre sait-il combien d'hommes on a congédiés depuis les licenciements massifs qui ont suscité tant de questions?

L'hon. M. Hellyer: Non, je n'ai pas ce renseignement sous la main. Je regrette.

M. Orlikow: Je ne voudrais pas retarder le débat sur les crédits. Le ministre pourrait-il le plus tôt possible s'informer du nombre d'employés du National-Canadien qu'on a congédiés depuis le 1^{er} septembre 1967? Si le ministre s'engageait à me fournir le renseignement quand il l'obtiendra, je serais satisfait.

• (8.10 p.m.)

L'hon. M. Hellyer: Si mon ami me disait quelle période l'intéresse, je serais heureux de lui procurer le renseignement.

M. Orlikow: Le 1^{er} septembre 1967, monsieur le président.

(Le crédit est adopté.)

3c. Remboursement de l'avance du fonds de roulement du ministère des Transports pour la valeur du matériel devenu désuet ou inutilisable ou qui s'est perdu ou a été détruit, \$145,697.

(Le crédit est adopté.)

Services de la marine—

5c. Administration, exploitation et entretien, y compris autorisation, nonobstant l'article 30 de la Loi sur l'administration financière, d'augmenter à \$28,971,100 les engagements pour l'année financière courante à l'égard du Service de la garde côtière canadienne, \$792,100.

[Français]

M. Grégoire: Monsieur le président, le crédit n° 5c nous permet de discuter de l'aide à la navigation dans les domaines de l'administration, de l'exploitation et de l'entretien. Évidemment, cela comprend la navigation d'hiver sur le Saint-Laurent, et le ministre des Transports (M. Hellyer) est suffisamment au courant de l'intérêt que je porte et que j'ai toujours porté à ce problème.

Il y a cent ans, cinquante ans, vingt-cinq ans même, on ne parlait pas tellement de la navigation d'hiver sur le Saint-Laurent. Les ports les plus favorables pour la navigation d'hiver étaient situés le long de l'Atlantique et la navigation d'hiver sur le Saint-Laurent était pratiquement inexistante.

Grâce à la technologie moderne dans le domaine des transports, à la façon dont les bateaux sont construits—on a renforcé les coques—à l'amélioration des moteurs, à la

[L'hon. M. Hellyer.]

découverte de nouvelles méthodes d'ouvrir le fleuve et avec l'aide—ce n'est pas nécessairement le Canada qui a tracé la voie—des pays scandinaves et de la Russie, on s'est aperçu que la navigation d'hiver était possible jusqu'à Québec, Trois-Rivières, Sorel et Montréal. Cependant, aujourd'hui, on est en face d'un problème: le gouvernement doit changer de mentalité en ce qui concerne la navigation d'hiver. A cet effet, on peut dire qu'il y a trois courants d'idées.

D'abord, les résidants de l'Est, d'Halifax et de Saint-Jean, ceux qui représentent les ports des Maritimes, prennent l'attitude—et je la comprends—qu'il ne faut rien faire pour développer la navigation d'hiver sur le Saint-Laurent, de ne pas envoyer de brise-glaces sur le Saint-Laurent, afin de ne pas nuire aux ports des Maritimes. Je comprends leur attitude, puisque l'ampleur du travail représente quelque chose pour les provinces Maritimes.

Deuxièmement, il y a ceux qui, comme le déclarait le prédécesseur de l'honorable ministre des Transports, il y a un an ou deux, disent: «Nous ne ferons rien de plus et rien de moins que ce que nous faisons présentement pour la navigation sur le Saint-Laurent.» Ce sont ceux qui nagent entre deux eaux, ceux qui ne veulent pas se prononcer et ne rien faire pour le développement de la navigation; ils ne veulent ni la retarder ni la promouvoir. En d'autres termes, ils sont neutres.

Troisièmement, il y a ceux qui demandent que le ministre des Transports établisse une politique nettement progressive dans ce domaine-là, en prenant les mesures nécessaires pour ouvrir le fleuve Saint-Laurent durant l'hiver jusqu'à Montréal. Grâce aux connaissances que nous avons sur la navigation sur le Saint-Laurent, et ce même pendant les plus grands froids, aux nouveaux développements dans la construction des navires, à l'amélioration des moteurs, au renforcement des coques, etc., je crois que nous pouvons aujourd'hui—pas dans vingt ans, mais dès aujourd'hui—faciliter cette navigation d'hiver sur le Saint-Laurent jusqu'à Montréal sans aucune difficulté.

Il y a déjà des brise-glaces; il en manque peut-être quelques-uns, mais c'est au ministre d'adapter sa politique. Il y a peut-être encore des études à faire pour ce qui est des détails, mais les grandes difficultés sont surmontées. Ce qu'il faut, à l'heure actuelle, ce ne sont plus des connaissances techniques ou des moyens, mais que le ministre des Transports prenne une décision, et il sait que nous sommes capables d'exploiter la navigation d'hiver sur le Saint-Laurent à longueur d'année. Ce qu'il nous faut, maintenant, c'est une décision du ministre.