

Initiatives parlementaires

Je crois que Joseph Schull a bien décrit la situation dans l'Atlantique Nord. Ses propos sont repris dans un volume intitulé «Les Canadiens à la guerre, de 1939 à 1945». Il dit:

En mars 1943, environ 70 «U-Boats» patrouillaient dans le nord-ouest de l'Atlantique. Ils étaient divisés en trois grandes lignes de patrouille, une qui passait entre le Labrador et le Groënland, une autre qui allait droit vers le sud au large de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Écosse, et une autre qui longeait la côte de la Nouvelle-Écosse vers un point situé au sud de New York. Elles barraient toutes les sorties et toutes les entrées de l'océan aux convois. Vers l'Est, à la limite des eaux territoriales de la Grande-Bretagne, on trouvait 40 autres sous-marins allemands.

Ces 110 sous-marins ne représentaient pas du tout le total des forces dans l'Atlantique nord. En un jour, soit le 9 mars, ils ont attaqué simultanément cinq convois: deux convois transatlantiques, un convoi qui venait du nord de la Russie, un autre qui se dirigeait du Brésil vers Trinidad, et un dernier, en provenance de la Grande-Bretagne, qui faisait route vers Gibraltar.

Mais l'Atlantique nord demeurait la région vitale. Trois groupes d'escorte s'efforçant de conserver l'unité des convois en dépit des grands vents, assumaient l'impossible tâche de repousser les attaquants qui venaient de toutes les directions à la fois, prenant souvent les défenseurs à deux contre un, souvent en plus grand nombre encore. Les itinéraires évasifs restaient pratiquement inutiles étant donné tous les U-boats en mer. Au moment de chaque départ, on était pratiquement certain de rencontrer encore plus de navires allemands. Tous les chantiers navals des alliés ne suffisaient pas à construire assez vite pour remplacer les navires perdus. En mars, il y avait tant d'escorteurs en réparation, à cause des attaques ou de bris dus au mauvais temps, que la navigation en groupe risquait d'être désorganisée. On commençait à croire que le système des convois, après toutes ces années d'efforts, ne pourrait pas être maintenu.

En mars, les pertes s'élevaient à 627 000 tonnes de marchandises. Ce n'était pas les plus lourdes pertes de la guerre, mais pour la première fois, 75 p. 100 des navires coulés disposaient de la protection d'un convoi.

Chiffre stupéfiant!

Ces chiffres ainsi que l'important rôle que les marins marchands ont joué font clairement ressortir que ces gens courageux et vaillants ont rendu des services essentiels, non seulement au Canada, mais au monde entier, en protégeant la liberté. On se demande ce qui serait arrivé sans l'esprit de sacrifice de ces gens et sans leur contribution.

Il en reste aujourd'hui 3 500.

Lorsqu'ils sont revenus de la guerre, ils n'ont pas eu droit à beaucoup des avantages dévolus aux militaires des forces régulières. Ils ne pouvaient pas se prévaloir sans condition de la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants, dont nombre d'anciens combattants ont profité pour s'établir et se refaire une situation à leur retour. Les programmes de formation manquaient, alors que bien des anciens combattants ont pu poursuivre leurs études, grâce aux programmes qui leur étaient offerts.

Mon temps est presque terminé, monsieur le Président, mais j'aimerais dire en conclusion qu'un l'un des plus grands Canadiens que j'aie connus était un marin de la marine marchande. Il a voulu se joindre à l'armée de l'air, mais il n'avait pas la scolarité requise. Pour pouvoir servir le Canada, il s'est donc joint à la marine marchande. Il s'est marié pendant une permission au sol et a continué son service. À la fin de la guerre, il n'était pas admissible aux prestations de formation. La femme qu'il avait épousée durant la guerre lui a donné une fille, qui est maintenant ma femme. Je suis très fier de lui et je pense qu'il mérite sans réserve la même reconnaissance que tout autre ancien combattant.

M. Greg Thompson (Carleton—Charlotte): Monsieur le Président, je suis vraiment très heureux de pouvoir prendre part à ce débat. Je tiens à remercier le député qui l'a suscité. Il a souvent soulevé cette question à la Chambre depuis que je siège ici. Je crois que nous éprouvons tous parfois un respect réticent à l'égard du député, mais un respect néanmoins profond pour son intérêt dans cette question et un respect sincère pour son attachement à cette cause.

Il est vraiment ironique et déconcertant que l'on aborde ce débat le jour même où la ministre associée de la Défense nationale fait état de la catastrophe la plus récente qui vient de frapper nos forces armées et du sacrifice ultime de certains de ces militaires pour servir vaillamment notre pays ainsi que de leurs familles. Évidemment, comme nous célébrerons dans moins de deux semaines le jour du Souvenir, jour où nous rendons hommage à tous nos militaires qui ont fait la guerre et ressassons nos vieux souvenirs de guerre, je trouve le moment bien choisi pour débattre cette question.

Il ne fait aucun doute que les marins marchands nous ont rendu des services insignes lors de la Deuxième Guerre mondiale. Ils comptent parmi les centaines de milliers d'autres Canadiens qui ont servi leur patrie avec distinction, mais dont les services n'ont pas été reconnus. Ce n'est pas juste. Je crois qu'ils méritent qu'on leur témoigne plus de reconnaissance que nous ne leur en accordons.

Je veux notamment signaler au député de la Saskatchewan les prestations que nous versons effectivement aux marins marchands en reconnaissance des services insignes qu'ils ont rendus à notre pays. Je ne crois pas que mon collègue réfute cela. Le gouvernement du Canada leur verse annuellement quelque 20 millions de dollars, montant qui provient de la poche des contribuables canadiens.