

Nous construisons en ce moment, en Colombie-Britannique, un navire hautement spécialisé qui doit desservir les plates-formes de forage en Mer du Nord. Les armateurs canadiens louent ces navires aux sociétés qui pratiquent les forages. J'ai assisté il n'y a pas longtemps au baptême d'une de ces unités.

J'ai appris alors que les sociétés canadiennes ne sont pas arrivées à leur trouver du personnel canadien. On offrait entre \$20,000 et \$30,000. Trois semaines de service, trois semaines de repos. Votre famille aurait habité l'Espagne, et on vous offrait d'aller et retour en avion pour aller la voir. Les conditions de travail et le standing offerts auraient dépassé ce que j'ai vu de mieux. Mais on a eu du mal à recruter les effectifs. On n'a rien pu faire en Colombie-Britannique. On a cherché dans tout le Canada. Voilà encore un facteur dont le gouvernement n'a pas suffisamment tenu compte avec l'article 8. Pour cette raison, j'aimerais que le passage correspondant à l'article 8 ne figure pas au bill.

En octobre 1974, l'ex-ministre des Transports a promis d'établir un système pratique de dérogation, permettant de recourir à un navire étranger lorsqu'il n'y aurait pas de navire canadien pour effectuer le même travail à des tarifs adéquats ou dans les conditions voulues. Si le gouvernement a l'intention de faire figurer l'article 8 dans ce bill de mise à jour, j'aimerais qu'on nous donne certaines garanties quant à cette possibilité de dérogation.

Mais si l'on insiste pour que ce soient des bateaux canadiens qui apportent sur les marchés de l'Est les matières premières ou produits transformés de Colombie-Britannique, quels seront les armateurs? Est-ce qu'ils auront des tarifs concurrentiels? J'imagine que les navires appartiendront à Canada Steamship, ou à un consortium où figureront soit Canada Steamship, soit les chemins de fer. Si ce sont les chemins de fer qui arment les navires canadiens desservant la Colombie-Britannique, il ne faut surtout pas espérer avoir sur le rail des tarifs concurrentiels pour acheminer nos produits vers l'Est.

J'estime qu'il vaut mieux s'attaquer au problème en accordant des encouragements fiscaux plutôt que des subventions. Si l'on donne des encouragements fiscaux, l'industrie trouvera la solution la plus efficace. L'industrie sera plus efficace que la bureaucratie. Je m'oppose à cette intervention de la bureaucratie dans l'industrie de la Colombie-Britannique. Cela restreint la liberté de notre industrie.

J'ai constaté avec intérêt que le ministre des Transports de la Colombie-Britannique partage la préoccupation que j'ai exprimée ce soir à la Chambre. Il a déclaré que la loi Jones avait défavorisé les industries de l'Orégon et de l'État de Washington qui livrent concurrence aux industries de la Colombie-Britannique. Nous annulerons cet avantage si nous ne modifions pas l'article 8 du bill C-61. Si on ne le fait pas, cela ne peut avoir qu'une seule conséquence pour les expéditeurs de Colombie-Britannique: une hausse des frais pour livrer les produits de Colombie-Britannique aux marchés de l'est du Canada.

Au lieu de cela, nous pourrions continuer à utiliser les navires d'autres pays. Nous pourrions décharger les marchandises à des ports étrangers, puis les acheminer par chemin de fer ou par camion vers les marchés de l'est du Canada. Cela serait insensé. C'est pourquoi j'affirme que le gouvernement n'a pas suffisamment réfléchi à la nécessité de modifier l'article 8. Il défavorise les industries et les habitants de la Colombie-Britannique. Je suis heureux de voir que le ministre des Transports de la Colombie-Britannique, M. Davis, comprend maintenant le point de vue des

Code maritime—Loi

producteurs. Il ne s'en préoccupait pas auparavant, pour autant que je sache, lorsqu'on avait examiné la question en 1973, il ne s'était pas opposé à l'inclusion de l'article 8 sous sa forme actuelle.

En terminant, j'exhorte le ministre des Transports, le ministre des Transports et le secrétaire parlementaire à supprimer l'article 8 sous sa forme actuelle puisqu'il ne peut que défavoriser les industries et les habitants de la Colombie-Britannique.

L'Orateur suppléant (M. Turner): A l'ordre. On avait convenu à l'origine que dans certaines conditions, les motions 1, 2 et 3 seraient mises aux voix et débattues ensemble. Étant donné cette entente, y a-t-il consentement unanime pour retirer les motions 2 et 3?

Des voix: D'accord.

L'hon. James Richardson (pour le ministre des Transports) propose la motion n° 5

Qu'on modifie le Bill C-61, Loi établissant un Code maritime du Canada, modifiant par voie de conséquence la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois, et édictant d'autres dispositions corrélatives ou connexes, à l'article 11, en remplaçant le paragraphe (2), pages 14 et 15, par ce qui suit:

«(2) La Commission canadienne des transports ne peut délivrer la licence prévue au paragraphe (1) que si le requérant la convainc

a) qu'il est dans l'intérêt public d'utiliser un navire autre qu'un navire canadien compte tenu de l'usage particulier auquel le navire visé par la demande est destiné;

b) que le navire visé par la demande présente les caractéristiques nécessaires à cet usage.»

M. Ralph E. Goodale (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, les observations que j'ai faites à propos de la première motion s'appliquent aussi à la motion à l'étude. Le principe est le même puisque la motion n'apporte aucun changement important à l'article. Il s'agit simplement d'un amendement technique qui vise à faire correspondre la version française du bill à la version anglaise. Ce que j'ai dit plus tôt à propos de l'importance de faire en sorte que les deux versions correspondent s'applique aussi dans ce cas.

● (2150)

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement. Dois-je comprendre que les commentaires qu'on vient d'entendre concernaient la motion n° 5 et que jusqu'à présent nous avons débattu les motions n° 1 et 5 ensemble, ou bien était-il simplement question de la motion n° 1? Je ne sais plus où nous en sommes.

L'Orateur suppléant (M. Turner): Les motions n° 1 et 5. Nous avons retiré les motions n° 2 et 3. La Chambre est-elle prête à se prononcer? Le vote porte sur la motion n° 1 et la motion n° 5. Plaît-il à la Chambre d'adopter ces motions?

M. Forrestall: Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement. Je me demandais si le leader du gouvernement prête l'oreille à nos propos ce soir. Peut-être pourrions-nous reporter à plus tard tous les votes qui doivent avoir lieu. Il serait plus simple d'en disposer d'un seul coup et de passer maintenant à la motion n° 2.

M. Guay (Saint-Boniface): Pourrions-nous nous mettre d'accord maintenant, sans qu'il y ait unanimité?

M. Paproski: Sur division.