

Code maritime—Loi

grants reçus. Il y a deux problèmes. D'abord il y a les gens de la région qui veulent expédier d'un point à un autre et, deuxièmement, les Canadiens en général qui veulent établir une marine marchande canadienne.

Si nous acceptons l'amendement proposé par le député de Dartmouth-Halifax-Est, nous supprimerions immédiatement la nécessité d'accorder des licences. La plupart du transport maritime se fait en vertu de licences. Il est vrai qu'une certaine partie du transport se fait sur des petits navires, mais c'est sans doute à temps partiel seulement. Dans l'ensemble, on peut dire qu'il n'y a pas véritablement de marine marchande canadienne.

Si nous voulons une marine marchande canadienne, nous devons débours. Si nous ne pouvons pas faire transporter notre blé par des bateaux étrangers, nous pourrions avoir des bateaux canadiens pour le faire. Vu la quantité de blé que nous expédions vers d'autres pays, nous pourrions très bien nous permettre d'avoir une vaste flotte pour le transport du grain. Nous pourrions faire une meilleure planification en tenant compte des possibilités d'accueil des ports et du réseau de transport ferroviaire. En fait, nous aurions la haute main sur notre flotte. Nous serions bien mieux en mesure de garantir la livraison à des dates précises et de ne pas avoir à renier nos engagements comme nous le faisons souvent.

Les Canadiens souhaitent avoir leurs propres bateaux battant leur propre pavillon pour transporter leurs marchandises dans le monde entier. La plupart des gens conviendront que notre commerce international a beaucoup d'importance. Nous devons faire quelque chose.

A mon avis, la deuxième motion est différente en ce sens qu'elle insiste sur les équipages canadiens et les conditions de travail canadiennes. Les entrepreneurs canadiens devront faire concurrence avec le système de licences qui prévaut pour les bateaux étrangers ou exemptés. Ne pourrait-on pas dire au service archaïque qui délivre ces permis que les gens devraient avoir le droit d'appel? Il faut certaines justifications pour accorder un permis. On pourrait penser que les permis sont des exceptions, mais il n'en est rien. Le système de permis couvre la majeure partie du cabotage. Presque tout ce transport se fait en vertu du système de permis. Ne serait-il pas normal de pouvoir en appeler des mauvaises décisions de l'organisme?

L'armateur canadien est obligé d'engager un équipage canadien. Il ne peut soutenir la concurrence parce qu'il doit remplir d'autres obligations qui lui sont imposées par la loi. On ne devrait pas tenir compte de cela en décidant si un navire transporte les marchandises à aussi bon compte qu'un autre, encore que le résultat final par tonne puisse être bien différent. L'armateur canadien est peut-être même le plus efficace et donne peut-être les meilleurs services au meilleur compte, si l'on considère ses obligations aux termes de la loi, par rapport à ceux qui reçoivent un permis sans avoir à remplir ces mêmes conditions.

● (1530)

Au cours des dernières années, nous avons vu comment les marins de navires immatriculés au Canada ont réclamé de meilleures normes de sécurité et de vie, des salaires plus élevés. Ils ont fait des revendications, peut-être trop, mais ils ne s'attaquaient pas uniquement aux armateurs canadiens, mais aussi au ministère des Transports. Ils ont toujours dû combattre le ministère des Transports.

Je me souviens avoir assisté à une réunion avec l'ancien ministre des Finances, alors secrétaire parlementaire du ministre des Transports de l'époque. Un autre député et moi-même, de concert avec cette autre personne qui n'est

plus ici, avons commencé une lutte, non contre les armateurs ni l'association des pilotes, mais contre le ministère des Transports. A cette occasion, le ministère avait décidé que certaines installations radio ne pouvaient être fournies, car aucun crédit n'avait été prévu dans le budget. Les sociétés voulaient procéder à des changements nécessaires dans leur structure de même que les syndicats, mais le ministère des Transports s'y opposait.

Pour ce qui est de l'émission des permis et des procédures d'appel, de même que des normes du travail applicables aux travailleurs de cette industrie, le ministère se montre rétrograde et ennemi du progrès. A mon avis, c'est le genre de ministère qu'on devrait démanteler pour le reconstruire, car peu importe qui prend la relève, il semble retomber dans la même ornière. Je n'ai jamais rencontré de progressistes dans ce ministère. Le ministre et le secrétaire parlementaire devraient examiner de près les gens avec qui ils collaborent et les conseils qu'ils reçoivent.

Heureusement, il y en a qui se préoccupent de la mise sur pied d'une marine marchande canadienne, des gens qui s'intéressent à l'avenir de la construction navale au Canada, des gens qui veulent que nous ayons une marine et un bureau d'enregistrement compétent afin que nous puissions acheminer nous-mêmes nos produits entre nos ports et éventuellement, si l'entreprise s'avère rentable, que nous soyons en mesure d'acheminer nos produits à l'étranger et faire du transport international.

Je suis sûr que le secrétaire parlementaire reconnaîtra que, même dans la Saskatchewan d'où il vient, il y avait beaucoup de gens très heureux de s'enrôler dans la Marine de guerre et dans la Marine Marchande au cours de la dernière guerre mondiale. S'ils l'ont fait, c'est qu'ils se rendaient compte que nous devions assurer une présence en mer pour maintenir nos contacts avec les autres pays du monde et qu'ils étaient prêts à se mettre ainsi au service du pays.

La situation n'a guère changé. Les Canadiens aimeraient encore servir ainsi le pays et, lorsque le secrétaire parlementaire décline d'accepter la motion n° 6, c'est comme s'il disait au ministère: Allez-y, continuez votre exploitation à base d'exonérations, engagez des équipages étrangers entre les ports canadiens, engagez de la main-d'œuvre bon marché, acceptez des conditions qui contreviennent aux normes de travail canadiennes, et faites comme si vous étiez dans une république de fantoches. Si c'est ce qu'il désire, qu'il s'arrange avec son ministère et s'oppose à l'amendement. Mais tous ceux qui désirent que le Canada se constitue une marine marchande auront à cœur de soutenir la motion n° 6.

D'après cette motion n° 6, les marins, même s'ils exercent sous licence, devront être payés aux salaires canadiens et bénéficier des normes de sécurité canadiennes, en plus de certaines autres obligations que l'on a mentionnées au cours du débat. Si les libéraux sont assez idiots pour voter contre la motion, ils feront faire au Code maritime un bond en arrière de près de 100 ans.

M. Donald W. Munro (Esquimalt-Saanich): A mon tour, je souhaiterais dire quelques mots de cet amendement. J'admets que les motions sur lesquelles Votre Honneur a attiré l'attention n'ont pas de rapport, mais nous pouvons aux fins de discussion en parler globalement et nous remercions la présidence d'avoir eu la sagesse de nous permettre de voter séparément sur les deux motions.