

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je me demande si je pourrais emprunter l'expression du député de Winnipeg-Sud. Étant un homme tranquille du Manitoba, j'aimerais répondre brièvement à un homme patient de la Colombie-Britannique. Je ne suis pas sûr que les qualificatifs conviennent à l'un ou à l'autre. Je ne devrais pas vraiment relever ce qu'il a dit au sujet de la persécution de la Colombie-Britannique. C'est trop flatteur pour moi de croire que je puisse persécuter cette grande et florissante province ou n'importe lequel de ses habitants.

Comme je l'ai répondu l'autre jour à une autre question après que le député m'eût posé la sienne, le but des subventions à la construction de navires, lorsqu'elles ont d'abord été instituées par le gouvernement du très honorable représentant d'en face et comme elles vont être rétablies dès que le Parlement prendra les mesures voulues, c'est d'encourager la construction de navires et de créer des emplois. Nous n'avons pas jugé nécessaire sans doute d'accorder des subventions à la construction de navires pour permettre au gouvernement de Colombie-Britannique de construire ses navires dans cette province. Nous n'avons jamais eu l'idée qu'il puisse songer à les construire ailleurs.

Toutefois, si on a sérieusement envisagé cette possibilité, je suis certain, comme je l'ai dit l'autre jour, que si le gouvernement de la Colombie-Britannique veut indiquer que ces subventions sont nécessaires pour assurer la construction de ces navires en Colombie-Britannique, le gouvernement écouterait, comme il le fait toujours, les instances du gouvernement de cette grande province.

M. Winch: Je sais que vous écouterez, mais vous n'agirez pas.

L'hon. M. Pickersgill: C'est le Parlement qui doit agir et je suis convaincu que l'honorable député aura quelque chose à dire lorsque ce crédit sera soumis à l'étude du Parlement. En ce qui a trait au port de Vancouver, mon collègue le ministre du Nord canadien et des Ressources nationales annonçait il y a quelques temps que j'avais accepté d'aller à Vancouver à la première occasion. Je puis assurer l'honorable député que j'irai l'œil et l'oreille au guet et, autant que possible, la bouche close; mais cela est bien difficile pour moi en Colombie-Britannique, et certains députés qui ont bonne mémoire se le rappelleront sans doute.

● (4.30 p.m.)

J'essaierai surtout de voir exactement quelles nouvelles dispositions et quelles améliorations sont nécessaires. Tout le monde [M. Winch.]

au pays sait que le port de Vancouver grandit plus vite que tout autre port au Canada. Son expansion ne fait que commencer. Tout le monde sait que nous n'avons pas assez vite exploité ce port ni amélioré les aménagements nécessaires pour y transporter les marchandises, comme l'ont indiqué la plupart des discours cet après-midi.

Je pourrais faire preuve d'esprit de parti et dire qu'il y a trois ou quatre ans aucun de nous n'aurait pensé que ce phénomène historique du XX^e siècle selon lequel, lorsqu'il y a un gouvernement libéral, l'expansion du pays dépasse toutes les espérances se produirait encore une fois si vite.

M. Winch: Vous devriez suivre votre propre conseil et vous taire.

L'hon. M. Pickersgill: C'est peut-être juste. J'ai cru sincèrement que je ne devrais pas laisser passer sans commentaire une autre remarque aussi habile que d'habitude faite par le député de Skeena cet après-midi. Il a donné l'impression que, parce qu'il n'existe aucun règlement aux termes de l'article 407 de la loi sur la marine marchande du Canada, le gouvernement et mon ministère n'ont rien fait pour assurer la sécurité des équipages des navires. Afin que cette fausse impression ne subsiste pas pendant la fin de semaine, j'aimerais signaler, aussi brièvement que possible, que l'article 464 de la même loi oblige un receveur des douanes à détenir un navire après le dépôt d'une plainte par une personne s'il a lieu de croire que le navire est peu sûr en raison de l'insuffisance de son équipage. L'article exige qu'un inspecteur de navires à vapeur se prononce sur la question de la suffisance ou de l'insuffisance de l'équipage avant que le navire soit relâché. Par conséquent, il est loisible à tout syndiqué ou dirigeant syndical ou même à toute personne intéressée de déposer une plainte devant un receveur des douanes au sujet de tout navire. L'inspecteur de navires à vapeur doit examiner la chose immédiatement et il est autorisé à détenir le navire jusqu'à ce qu'il soit pourvu d'un équipage suffisant.

L'article 164 exige explicitement que les capitaines et les officiers soient brevetés. Bien entendu, ils sont sans cesse soumis à des examens. L'article 115 exige des mécaniciens brevetés, précisant les qualités requises. Même en vertu de l'article 232—je ne sais pas pourquoi j'ai dit «même» car c'est aussi important sur un bateau que partout ailleurs—il faut des cuisiniers diplômés sur certains navires. L'honorable représentant s'est lui-même reporté à l'article 51 des règles concernant les prescriptions de sauvetage, aux termes duquel des