

Code maritime—Loi

des avantages et de la protection qu'elles leur procurent. Je recommande à la Chambre de prendre cette attitude. J'espère que mes collègues appuieront mes suggestions. L'une d'elles a trait simplement à une certaine procédure à utiliser pour faire droit à un grief. Je pense aux méthodes de délivrance de permis. La seconde suggestion, c'est que nous devrions obliger les marins étrangers qui travaillent au Canada pendant des périodes prolongées de se conformer à la loi canadienne et de jouir de sa protection.

M. Arnold Peters (Timiskaming): Monsieur l'Orateur, même si je n'ai pas beaucoup participé aux délibérations du comité des transports, je constate une chose: bien des Canadiens favorisent la création d'une marine marchande. On prétend que ce bill aboutira à la création d'une marine marchande. La création d'une marine marchande m'intéresse beaucoup depuis que C. D. Howe a donné nos navires à Onassis. De toute apparence, nous ne pouvions pas utiliser nos navires Liberty, mais Onassis, lui, le pouvait. Grâce à ces navires, il a créé une ligne de navigation et il a amassé une fortune colossale. A un certain moment, nous avions la quatrième ou la cinquième marine marchande du monde.

J'ai dit qu'il y avait seulement quatre navires hauturiers battant pavillon canadien. Un haut fonctionnaire du ministère a dit que c'était faux, qu'il y en avait 300 ou 400. Il comptait peut-être les barques, les doris, les petits navires de 100 tonnes environ, et ainsi de suite. En réalité, nous devons recourir aux services de navires étrangers, même si nous sommes un des pays du monde qui comptent le plus de côtes, même si nous exportons des quantités énormes de matières premières et importons des marchandises de tous les pays du monde. Lorsque nous voulions transporter du pétrole de la côte ouest à la côte est, nous avions tellement besoin de navires que nous avons dû en louer un qui était tellement délabré que personne n'en voulait. Le bateau était dans un état lamentable et risquait de perdre le pétrole. Cela ne faisait rien. La situation critique nous obligeait à louer le bateau, à transporter le pétrole de la côte ouest vers la côte est.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Était-ce Onassis le propriétaire?

M. Peters: Je ne sais pas. Il n'était pas immatriculé au Canada. Mais c'était le seul bateau disponible et les expéditions étaient rares.

Il nous faut évidemment une marine marchande canadienne. Dans son exposé d'hier, le député a exprimé la crainte que le Canada n'ait pas les moyens nécessaires pour établir une marine marchande. Je pense que le Canada devrait traiter la marine marchande de la même manière qu'il traite ses chemins de fer. La population et le gouvernement canadiens devraient peut-être s'y intéresser directement, en accordant des subventions. Il faut décider s'il vaut la peine d'établir une marine marchande. Le cas échéant, il faut fournir les moyens d'y parvenir. Cette question se rattache à l'article 6.

Il y en a qui croient qu'en établissant le code maritime, nous nous lançons dans un nouveau programme qui aboutira à la création d'une marine marchande canadienne. Ils s'imaginent que nous aurons la maîtrise de nos eaux, avec nos propres bateaux, de la même façon que dans notre portion de la voie maritime. Je prétends que c'est une erreur.

Notre marine marchande aurait à compter avec un ministre rétrograde et dépassé. Il est tellement arriéré qu'il ne pourra jamais mettre sur pied cette industrie. Ces fonctionnaires ne croient pas nécessaire d'avoir une marine

marchande. Ce qui importe, pour eux, c'est de satisfaire à toutes les conditions imposées dans un système de permis. Ils se servent pour leur permis, des facteurs économiques et tiennent compte de leur contrôle bureaucratique sur la délivrance des licences et des permis. C'est ce qu'ils font depuis pas mal de temps. Tant qu'ils continueront à agir ainsi, il sera plus économique de louer des navires étrangers titulaires d'un permis, que des navires canadiens. Pourquoi? Lisez la modification et l'article 6 et vous comprendrez.

● (1520)

Un expéditeur de la côte est qui achemine de la marchandise d'un port à l'autre, peut affréter, à un prix inférieur, un navire de complaisance de Panama, des Bahamas, de la Libye ou d'un autre pays battant pavillon de complaisance. Nous devons leur fournir l'alimentation à laquelle ils sont habitués. Leurs conditions de travail sont très inférieures aux nôtres. Les salaires sont très bas comme ceux du pays d'origine. Les normes de sécurité et d'hygiène sont à peu près inexistantes. C'est pourquoi il est possible d'affréter ces navires à très bas prix. Tant que cette situation durera, les entrepreneurs canadiens ne pourront leur faire concurrence.

Qu'est-il arrivé à nos navires? Nous en avons des navires au Canada. Le Canadien National en a. Ils battent pavillon de complaisance et leurs équipages sont recrutés dans des pays où les salaires sont très bas. Les navires du Canadien Pacifique battent aussi pavillon de complaisance.

Si nous voulons former une marine marchande canadienne, il y a des mesures à prendre. Si le ministère des Transports a l'intention de délivrer des permis à tous les amis qu'il s'est faits depuis longtemps, ces derniers devront accepter de se plier à nos conditions et à la situation économique actuelle. Nous devons nous conformer aux critères proposés dans cet amendement. Si nous mettions ces critères en vigueur, les entrepreneurs canadiens pourraient construire des navires canadiens et embaucher des équipages canadiens. Si le Code canadien du travail était observé et si les fonctionnaires de l'Immigration appliquaient la loi sur l'immigration dans le cas des navires qui vont d'un port du Canada à l'autre, et si on appliquait en outre notre règlement sur la sécurité, les Canadiens pourraient concurrencer les autres pays. Ils sont aussi fins que les autres. Cependant, si seuls les Canadiens doivent se conformer au règlement sur la sécurité et aux autres exigences, nous ne pourrions concurrencer personne.

Il existe une réalité bien simple, je ne suis pas seul à la connaître, le ministère la connaît aussi depuis longtemps et les hauts fonctionnaires lui ont d'ailleurs donné la priorité. Je veux parler de l'aspect économique des décisions du ministère et du commerce dans les provinces maritimes, ainsi que des coûts supplémentaires qui seront de toute évidence transmis à ceux qui font les transferts et les ententes avec les compagnies de navigation.

Je sais que, si on utilise des équipages canadiens, il en coûtera plus cher pour expédier quelque chose par bateau de Halifax à Saint-Jean (Terre-Neuve). Mais il est également vrai que, si on applique ces règlements à l'expédition par chemin de fer, il en coûtera davantage. Des concessions ont été faites par voie de subventions, grâce à l'entente du pas du Nid-de-Corbeau et à une entente spéciale relative à l'expédition du charbon, des pommes de terre, etc. Nous avons fait ces exceptions. Mais nous n'avons pas pris de mesures pour assurer que ceux qui travaillent dans ces entreprises de transport touchent un salaire raisonnable, observent les normes de sécurité et deviennent des immi-