

Étant donné la nature du pilotage dans les eaux canadiennes adjacentes à des eaux américaines, des consultations suivies avec les États-Unis seront nécessaires relativement à l'emploi de pilotes canadiens dans les eaux américaines et vice versa. Le bill prévoit la promulgation des règlements requis pour assurer le maintien des arrangements actuels concernant le pilotage dans les Grands lacs et pour permettre la conclusion d'arrangements semblables dans d'autres régions au besoin.

Voilà, très brièvement résumés, les objectifs du projet de loi dont la Chambre est saisie. Celui-ci fait suite à des consultations prolongées et exhaustives avec divers groupes, y compris les pilotes, les compagnies de navigation et d'autres qui, de quelque façon, pourraient être touchés par la mesure.

Même si, comme je le disais, la plupart des dispositions du bill ont reçu un accord général de principe, je sais que les parties intéressées ont exprimé certaines réserves, que nous pourrions examiner par le détail lors de l'étude du bill au comité. Je suis tout à fait disposé à entendre les recommandations de ceux qui, dans les circonstances actuelles, estiment qu'il y aurait lieu de donner plus de mordant au bill ou d'en modifier certains aspects.

Je pourrais maintenant soulever un point qui, je le sais, a préoccupé au moins certains pilotes, et peut-être un grand nombre de ceux dont je n'ai pas entendu parler. C'est que, dans certains cas, il est possible qu'on mette fin à leur emploi avant qu'ils aient atteint l'âge où ils pourraient toucher une pleine pension. Cette mesure législative renferme une disposition pour les cas de ce genre, et je promets à la Chambre de l'examiner et de m'assurer qu'il n'y aura pas de cessation d'emploi illégale si la pension des personnes visées s'en trouve diminuée sensiblement.

D'autres instances m'ont été faites au sujet du bill C-246. Certaines proviennent de pilotes très expérimentés au pays, et dans la mesure où il sera possible de leur donner suite ou de modifier le projet de loi conformément à leurs propositions—dont plusieurs sont raisonnables, j'en suis sûr—nous serons heureux de les étudier au comité.

Notre tâche est d'adapter les dispositions relatives au pilotage en vigueur au Canada aux conditions actuelles. Comme je l'ai déjà mentionné, certaines sont désuètes et on pourrait même dire qu'elles n'ont aucun rapport avec les circonstances actuelles. Nous avons essayé de répondre aux diverses instances faites depuis des années et de nous conformer aux propositions contenues dans le rapport de la Commission royale, résultat d'un travail très consciencieux, voire exténuant, qui a pris de nombreuses années.

J'ajoute seulement que les fonctionnaires et moi-même répondrons au comité aux questions précises qui ont été soulevées. Il est à espérer que nous nous entendrons sur un libellé à recommander à la Chambre à l'unanimité dans le délai nécessaire pour qu'il remplace les arrangements plus ou moins pertinents qui expirent, je crois, à la fin de juin.

[L'hon. M. Jamieson.]

Je prie les membres de l'opposition qui prendront part au débat de bien vouloir m'excuser. Je dois m'absenter quelques instants pour rencontrer une délégation de Calgary qui s'était annoncée avant que je sache que le projet de loi serait mis à l'étude à ce moment-ci. J'essaierai d'être de retour pour la fin du débat.

M. Thomas M. Bell (Saint-Jean-Lancaster): Monsieur l'Orateur, nous acceptons les excuses du ministre. Il y a au moins un membre du cabinet qui s'excuse de ne pouvoir être présent. J'espère que c'est de bon augure.

A la fin de son exposé, le ministre a parlé de garanties pour les pilotes. Cela me permet de débiter par cet aspect important de notre activité maritime, savoir les pilotes qui sont nos navigateurs à l'entrée et à la sortie des ports. C'est une profession noble et, en temps de paix comme en temps de guerre, ces pilotes ont rendu de grands services au pays.

• (3.10 p.m.)

Comme l'a dit le ministre, le projet de loi s'inspire du rapport de la Commission royale d'enquête sur le pilotage. Créée en 1962, la Commission a terminé son rapport qui, dans l'ensemble, a inspiré ce projet de loi.

Je voudrais mentionner un membre de la première heure de la Commission, M. R. K. Smith, qui a rendu de grands services à la marine canadienne et à la Commission sur le pilotage. M. Smith a eu une carrière très originale. Élu député trois fois, et puis, grâce à certains moyens qui n'ont plus cours aujourd'hui, il est devenu sous-ministre de la Marine et des Pêches, puis président du Conseil des ports nationaux, et plus tard membre de la Commission royale d'enquête sur le pilotage. Je le répète, il a eu une carrière fort originale et a éminemment servi son pays. Il avait une magnifique personnalité et il a laissé sa marque sur un grand nombre des recommandations de la Commission sur le pilotage.

Le ministre l'a mentionné, ce bill est conçu pour remplacer une partie de la loi sur la marine marchande du Canada qui concerne le pilotage, savoir à compter de l'article 323 je crois. Cette partie est complètement surannée et le bill est destiné à répondre à de nouvelles exigences. L'ancienne loi portait sur les conditions qui existaient il y a plus d'un siècle. Dans le cas de Saint-Jean, auquel je m'intéresse, j'ai découvert que la population de l'endroit à eu besoin d'un service de pilotage immédiatement après l'arrivée des Loyalistes en 1783. C'est l'une de ces lois que le Parlement a modifiée à l'occasion et qui est ainsi devenue très compliquée. En fait, on peut dire la même chose de toute la loi sur la marine marchande. C'est un aspect dont nous devons nous souvenir dans nos discussions au comité. C'est sûrement un bill qu'il ne faudrait pas trop débattre présentement et qui devrait être renvoyé au comité pour un examen exhaustif.

Le ministère des Transports a usurpé graduellement le rôle des administrations antérieures de pilotage ou des