

Code maritime—Loi

Parfois, certains bateaux qui assurent les excursions mondiales font une partie du voyage, mais fondamentalement, les excursions se font en aller et retour entre les deux ports des extrémités Nord-Sud, en passant par San Diego, San Francisco, Vancouver, Ketchikan, Prince-Rupert et ou même plus au nord dans l'Alaska et retour. Cela a changé faute d'une définition ferme, solide, de ce qu'est le cabotage pour les navires étrangers. Nous voyons des navires entrer au port, comme le signalait hier le député de Dartmouth-Halifax-Est, qui ne sont même pas tenus de remplir les normes de travail établies à l'intérieur du Canada. Les membres de l'équipage ne sont pas assujettis à la loi des accidents de travail et leurs salaires sont au-dessous des exigences salariales des Canadiens.

Il faudrait mettre fin aux échappatoires dans la définition de cabotage afin d'encourager les entreprises canadiennes de transport de relancer les voyages sur la côte ouest, soit dans le Pacifique soit dans les passages intérieurs. Je sais que le ministre de la Justice (M. Basford) a, lui-même, fait ces voyages à partir de Vancouver et il peut attester de la grande beauté du paysage et de la relaxation que procure un voyage de genre à bord d'un bon navire pour quiconque est un peu fatigué de la ville et veut faire un retour à la nature. Mais nous ne pourrions faire de tels voyages à bord de navires canadiens à moins de faire disparaître de la loi ce genre d'échappatoires. C'est là toute la raison d'être de l'amendement que je propose.

J'ai trop utilisé le mot cabotage, mais il a une signification en anglais que nous devrions reprendre, je pense. Le commerce côtier est une chose, mais il ne renferme pas complètement la connotation de cabotage qu'on trouve dans le droit aérien. Il faudrait l'inclure dans le droit maritime d'où il vient et où il appartient. C'est dans cet esprit que ces deux amendements ont été rédigés.

● (1250)

Il y a une objection ici, monsieur l'Orateur, mentionnée hier par le député de Capilano (M. Huntington). Il y a le problème du transport d'une côte à l'autre sous pavillon canadien. Disons qu'il pourrait y avoir un problème à moins que des appels d'offres ne soient autorisés, car lorsqu'un navire est chargé à Nanaimo et déchargé à Dartmouth ou Saint-Jean, le trajet le plus rapide est par le canal de Panama, hiver comme été. Je ne crois pas qu'on puisse le faire en sens inverse avec un chargement de bois. Le trajet par le canal de Panama signifie une escale dans un port étranger, ce qui en fait un voyage international et par conséquent la voie est libre pour les transporteurs étrangers.

Nous devons trouver un moyen quelconque, et ce n'est pas encore chose faite, d'encourager les navires battant pavillon canadien à se lancer dans ce commerce lucratif qui fait partie des affaires canadiennes. Il est encore vrai, j'en suis persuadé, que le transport maritime des marchandises sur de longues distances est encore moins coûteux que tout autre moyen de transport. Le blé, bien entendu, se transporte uniquement par navire, mais le transport maritime des marchandises a toujours été moins coûteux que tout autre moyen de transport. Il faut du temps pour aller de la côte ouest à la côte est en passant par le canal de Panama, mais il devrait en coûter moins cher pour transporter du bois, du minerai ou n'importe quel autre produit de la côte ouest à la côte est par mer que par rail.

Quelqu'un a mentionné hier dans le débat que si les navires étaient entre les mains d'un des chemins de fer, les tarifs par eau seraient portés au niveau des tarifs par rail. Peut-être devrions-nous nous assurer d'encourager les

armateurs indépendants des chemins de fer à construire des navires canadiens et à se lancer dans le cabotage canadien de la côte ouest à la côte est.

Peut-être est-ce regarder bien loin en avant, mais on a mentionné le potentiel de l'Arctique. J'ai été révolté d'apprendre qu'on envisageait de faire construire des navires dans les chantiers allemands pour transporter du minerai de l'Arctique canadien aux raffineries canadiennes situées le long du Saint-Laurent. C'est du cabotage dans sa forme la plus pure, de l'Arctique canadien aux usines et fonderies canadiennes, qu'elles soient situées le long du Saint-Laurent ou sur les Grands Lacs. On devrait confier cette tâche à des navires canadiens avec équipage canadien. Nous ne pourrions le faire avant d'offrir des encouragements par la loi et par des subventions. Il importe de se rendre compte qu'il faudra des subventions pour inciter un service maritime canadien à remettre des navires canadiens en service, surtout au Canada. De là, nous pourrions passer au commerce plus vaste et lucratif du transport international de biens canadiens.

Les Norvégiens ne perdent pas d'argent dans ce genre de commerce. Ils ont des normes très élevées de code et de construction maritime et réalisent des profits. Pourquoi l'industrie canadienne ne ferait-elle pas de même? Voilà pourquoi nous voulons resserrer le sens de l'article 8, pour qu'il soit de moins en moins nécessaire au fil des ans d'invoquer l'article 5. Nous aimerions qu'avec le temps l'article 5 devienne inutile, le cabotage signifiant exactement ce qu'il aurait toujours dû signifier, et qu'on réserve aux Canadiens le droit de transporter les marchandises d'un port canadien à un autre. Il y a d'étranges anomalies dans notre géographie, dans l'histoire du développement de notre continent comme nous le voyons à Saint-Pierre et Miquelon et à l'anomalie géographique et diplomatique de l'apparition de l'enclave de l'Alaska qui a coupé de la mer une grande partie du nord de nos provinces suite à une décision prise au XIX^e siècle. Ces anomalies existent et nous devons les accepter. Comme elles existent, nous devrions pouvoir prendre dans la loi les dispositions voulues.

Merci, monsieur l'Orateur. Je signale qu'il est 1 heure.

M. Goodale: Monsieur l'Orateur, il y a un certain nombre de points que j'aimerais signaler brièvement pour répondre à certains des commentaires du député qui a proposé ces deux motions, mais je vois qu'il est 1 heure. Si je le puis, j'aimerais signaler qu'il est 1 heure, monsieur l'Orateur.

M. l'Orateur adjoint: Comme il est 1 heure, je quitte maintenant le fauteuil jusqu'à 2 heures.

(La séance est suspendue à 1 heure.)

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance reprend à 2 heures.

M. Goodale: Monsieur l'Orateur, j'avais pris la parole juste avant 1 heure pour répondre aux observations des deux députés qui sont intervenus entre midi et 1 heure, dans l'espoir de dissiper les réserves que leur inspire l'article 8 du bill C-61. J'aimerais cependant remercier tout d'abord la Chambre d'avoir accepté hier soir une modification à la procédure qui nous facilitera l'étude du bill C-61. Nous avions par erreur groupé les motions n^{os} 1, 2 et 3 aux fins du débat, alors que nous aurions dû grouper les motions n^{os} 1 et 5, et 2 et 3 à cette fin. Je remercie donc la Chambre, la présidence et le greffe de leur collaboration qui nous sera précieux pour l'étude du présent bill.