

Nous demandons la construction, dès maintenant, d'une flotte marchande océanique puissante, construite par et pour des Canadiens, qui transporteront une partie au moins du commerce extérieur du Canada.

Je termine mes remarques en soulignant une fois de plus, que je ne vois pas tellement l'importance de nos exportations qui pourraient être transportées dans les navires mentionnés dans le bill S-23, puisqu'on y parle simplement de petites chaloupes de 15 à 18 pieds.

[Traduction]

M. Mark Rose (Fraser Valley-Ouest): Le bill dont nous sommes saisis rassemble un méli-mélo de modifications à la loi sur la marine marchande du Canada. Nombre d'entre elles sont techniques et d'autres simplement administratives. Je m'intéresse à deux domaines importants: le règlement sur la pollution causée par les navires et l'application du règlement de la loi aux aéroglisseurs. Je n'ai pas l'intention de parler longuement. J'estime que le bill devrait probablement être renvoyé au comité pour une étude approfondie.

Lorsque l'ancien ministre des Transports (M. Hellyer) a présenté le bill il y a environ un mois, il a admis qu'il s'agissait d'un projet de loi à caractère administratif. Il a promis une révision complète et des recommandations importantes pour plus tard. Il n'a pas dit pour quand, mais nous avons hâte qu'elles soient présentées. Bien des sujets touchés dans le bill exigent des commentaires, telle la confirmation de la validité de certains règlements de pilotage. Par le bill on reconnaîtra le règlement établi par certaines autorités de pilotage sans le soumettre au gouverneur en conseil. Cela me paraît sensé. On parle aussi de l'application des conventions sur les lignes de charge de 1966 qui régissent la cargaison maximale des navires. Puisqu'il s'agit ici de la sécurité des employés, c'est une partie importante du bill.

Les articles 3 et 4 du projet de loi qui ont trait à l'admissibilité des requérants de certificats de capitaines, lieutenants et mécaniciens prévoient l'inclusion des immigrants reçus. La Guilde de la marine marchande s'inquiète clairement beaucoup de cela. J'aimerais vous citer une résolution adoptée lors de son dernier congrès. Elle est tirée de son bulletin et je cite:

Qu'il soit résolu que la Guilde de la marine marchande proteste vigoureusement contre toute initiative de la part du ministère de l'Immigration ou du gouvernement fédéral tendant à rendre accessibles aux personnes qui sont des immigrants reçus les concours de certification de capacité des capitaines, lieutenants et mécaniciens.

Cette résolution se rapporte particulièrement aux articles 3 et 4 du bill S-23. On voit

[M. Godin.]

donc que la question d'étendre les dispositions du bill à d'autres qu'à des sujets britanniques est sujette à controverse. Je m'inquiète de voir que d'une façon générale, la politique du Canada est d'importer sa main-d'œuvre spécialisée. Nous avons tendance à faire venir de l'étranger des médecins, des professeurs et du personnel technique de toute espèce plutôt que de former le nôtre. Cela est confirmé par John Porter dans son célèbre ouvrage «The Vertical Mosaic» où il déclare que nous avons tendance à importer la main-d'œuvre spécialisée et que nous l'avons toujours fait, par tradition, au même titre que nous avons importé notre capital, en grande partie parce que nous n'avons pas su créer assez d'institutions de formation dans notre pays.

C'est un article particulièrement important du bill, encore que nous ne devons pas avoir l'esprit de clocher. Nous devons songer à bien accueillir les immigrants au Canada. Nous voulons que ces gens deviennent des Canadiens et nous les accueillons bien pour cette raison. D'autre part, lorsqu'une main-d'œuvre particulièrement qualifiée est importée pour faire concurrence au personnel excédentaire, l'immigrant reçu ne doit pas être le seul à trouver des occasions d'emploi mais aussi les citoyens canadiens. Lorsque ce bill sera examiné en comité, il est possible que cette clause d'admissibilité doive être amendée de sorte que l'immigrant reçu et apte à remplir ce rôle doive d'abord obtenir sa citoyenneté. Cela satisferait sans doute la Canadian Merchant Service Guild.

Je m'inquiète de toute cette tendance. On s'est beaucoup préoccupé, ces derniers mois, de ce que les professorats d'universités canadiennes fussent confiés à des citoyens de pays autres que le Canada. Je ne m'étendrai pas là-dessus.

Il y a dans le bill d'autres points intéressants, dont certains ne manquent pas d'humour. Le bill contient des dispositions d'ensemble pour la protection des marins que j'estime archaïques. J'ai trouvé intéressant, dans le paragraphe 272, que le tenancier d'une taverne ou d'une maison malfamée n'est plus tenu de fournir au juge de paix le nom de toutes les personnes hébergées dans son établissement sous peine d'une amende de \$50. C'est la tranche des règlements dépassés dont on doit suspendre l'application, et ce n'est pas trop tôt. Les articles 10 et 12, qui traitent des exigences en matière d'installations de radio à bord des navires, sont sensés, tout comme les pouvoirs accrus accordés aux personnes qui font enquête sur les accidents survenus à bord des navires, énumérés à l'article 25.

● (8.30 p.m.)

J'aimerais maintenant signaler une chose qui me préoccupe. A l'heure actuelle, la navi-