

Motion d'ajournement

M. Joseph-Philippe Guay (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Tout d'abord, monsieur l'Orateur, je n'accepte pas toute cette phraséologie, ni les diverses choses qu'a affirmées mon préopinant. Si l'on devait les accepter, il n'y aurait certainement plus aucun ordre. Ce vaisseau est enregistré à Singapour. Ses officiers sont allemands et son équipage espagnol. L'adresse du propriétaire est à Londres (Angleterre). Autrement dit, il est propriété britannique et affrété à temps à la Trident Steamship Limited de Halifax (Nouvelle-Écosse). Il transporte, entre Halifax (Nouvelle-Écosse) et Saint-Jean (Terre-Neuve) une cargaison générale de manutention complètement horizontale dont la plus grande partie est constituée d'automobiles.

Tout en ayant la permission, étant donné qu'il s'agit d'un navire britannique, de faire du commerce côtier au Canada, il est également assujéti aux autres articles de la loi sur la marine marchande du Canada. Celle qui soulève des problèmes touche les brevets de compétence du capitaine et des officiers qui, en vertu de la loi, doivent être canadiens, comme l'a dit le député, ou d'autres brevets qu'a acceptés le ministre, comme certains brevets du Commonwealth. Les officiers actuels ont des brevets allemands.

En vertu de l'autorité que lui confère la loi sur la marine marchande du Canada, le 6 mars 1973, le ministre a exempté le *Travetal* de la nécessité d'avoir à bord des officiers détenteurs de certificats canadiens, pour une période de trois mois seulement, c'est-à-dire jusqu'au 5 juin 1973, à condition que la partie chargée de l'exploitation du bateau fasse des propositions quant à l'observation de la loi. Jusqu'à présent, on n'a reçu aucune proposition. L'exemption expirait le 5 juin et elle n'a pas été renouvelée. J'aimerais insister là-dessus, monsieur l'Orateur. L'exemption avait pour but d'éviter de perturber le service actuel entre Halifax et Saint-Jean et le premier ministre de la Nouvelle-Écosse ainsi que des représentants de la section locale de l'Association internationale des débardeurs ont fait des instances en faveur de l'exemption.

● (2210)

L'opposition à l'exemption vient des syndicats de marins, qui approuvent pleinement la recommandation selon laquelle le cabotage, au Canada, devrait être réservé aux navires battant pavillon canadien. L'exemption ayant expiré, le Syndicat international des gens de mer a intenté des poursuites judiciaires pour en empêcher le renouvellement. La section locale de Halifax du syndicat international des débardeurs demandait instamment dans un télégramme la prolongation du service. Le premier ministre de la Nouvelle-Écosse, M. Regan, a exprimé le même désir.

Aujourd'hui, le ministre des Transports (M. Marchand) a envoyé des dépêches au Trident Steamships, au syndicat international des débardeurs et au premier ministre Regan de la Nouvelle-Écosse, disant que les exemptions relatives aux dispositions de la loi sur la marine marchande du Canada ne pouvaient être renouvelées indéfiniment et qu'on avait accordé un délai suffisant pour se conformer à la loi. Tard cet après-midi, monsieur l'Orateur, le ministre a reçu une nouvelle proposition des exploitants, que nous étudions actuellement.

LES POSTES—LES RETARDS DANS LA LIVRAISON DU COURRIER

M. Gordon Towers (Red Deer): Monsieur l'Orateur, lorsque j'ai posé des questions à la Chambre sur la lenteur

[M. Olausson.]

du service postal, le ministre des Postes (M. Ouellet) a exigé des précisions. Je vais citer maintenant quelques exemples bien précis de la lenteur du courrier. Il s'agit tout d'abord d'une lettre postée le 30 mars 1973 à Red Deer, Alberta, à destination de Vancouver. Une étude juridique de Vancouver l'a reçue le 6 avril, soit 7 jours plus tard. Deuxièmement, le courrier entre Red Deer et Edmonton et Red Deer et Calgary, soit une distance de 100 milles dans chaque cas, met 2 jours à parvenir à destination. Auparavant, il arrivait le lendemain.

Troisièmement, l'Église Presbytérienne de Rosedale, de Toronto, s'est plainte directement au ministre des Postes qu'une lettre, postée à midi le jeudi 26 avril à Toronto, à destination de Toronto, n'est arrivée à destination que le matin du lundi suivant. Quatrièmement, une lettre adressée au premier ministre (M. Trudeau), postée à Red Deer le 11 mai, n'est arrivée à son bureau à Ottawa que le 18 mai.

Mes commettants et d'autres ont manifesté leur mécontentement au sujet de la manipulation du courrier car il est arrivé que des colis bien emballés et ficelés, expédiés en première classe, aient été endommagés. On se demande si cela sert à quelque chose, au point de vue temps et manipulation, de payer le tarif postal le plus élevé. Les colis expédiés en première classe ne semblent pas arriver plus tôt que ceux qui le sont par courrier ordinaire, et ils ne sont pas livrés dans un meilleur état.

C'est très bien que le ministre des Postes continue d'exalter la modernisation de la gestion des postes grâce aux ordinateurs et au code postal. Les contribuables sont au courant de ces modifications, ne serait-ce que parce qu'ils en font les frais et qu'ils ont dû passer plus de temps à ajouter le code à leur adresse au travail ou à la maison. Lorsqu'une personne reçoit son courrier plus tard que dans les délais habituels et, s'il s'agit de colis, en mauvais état, elle n'a pas envie d'entendre parler des nouvelles trouvailles pour trier le courrier, ou du système de code postal. D'une part, le tri du courrier ne représente rien pour le destinataire ou l'expéditeur si celui-ci n'est pas livré en temps voulu, mais d'autre part, cette personne sait très bien que les ordinateurs coûtent aux contribuables des millions de dollars. Elle veut savoir pourquoi le service postal s'est tellement détérioré ces deux dernières années, quand elle peut compter sur une livraison rapide et efficace du courrier, si les colis seront manipulés soigneusement, comme ils le furent jadis, si les lettres seront livrées à l'adresse inscrite sur l'enveloppe et non trois ou quatre portes plus loin ou dans une autre rue, et combien de temps il faut à des employés sans expérience pour devenir efficaces, pour pouvoir lire l'adresse et livrer le courrier. Je ne pense pas que ces questions soient déraisonnables ni que l'on puisse y répondre en haussant les épaules.

Les gens payent pour le service postal. Ils ont droit à une livraison rapide et efficace et ils espèrent encore bénéficier du genre de service pour lequel ils ont payé et continuent de payer. Aujourd'hui même, j'ai reçu une lettre d'un de mes commettants. Elle est datée du 2 juin 1973 et j'aimerais la faire consigner au hansard. En voici la teneur:

Monsieur le Député,

On m'a dit que vous vous étiez plaint de la lenteur de la poste et que vous aviez besoin de plus de preuves. Vous trouverez ci-joint l'enveloppe d'une lettre que j'ai envoyée à M. Reg Johnson dont l'adresse est Red Deer, mais qui habite à l'est de Penhold. Vous le connaissez peut-être car il ne demeure pas loin de chez vous. Je lui ai envoyé un chèque le 4 mai en paiement de semences d'avoine, et il se demandait pourquoi je n'avais toujours pas payé. Je me suis rendu par la suite à son établissement pour acheter d'autres