

Mais avant, il n'y a pas de définition, pas de règlement pour dire ce qui fait qu'un équipage est suffisant et compétent quant à la sauvegarde de la vie humaine.

Lorsque le ministre prétend que le gouvernement a l'intention d'adopter des dispositions législatives, de grâce, qu'il se mette immédiatement à l'œuvre. J'aurais cru que le gouvernement se serait décidé il y a longtemps, car le ministre possède l'autorité voulue pour adopter des règlements de sécurité appropriés, afin que tous soient au courant des exigences.

Le paragraphe 1 de l'article 410 de la loi sur la marine marchande du Canada est ainsi conçu :

Le gouverneur en conseil peut établir des règlements concernant :

Il y a une foule de choses énumérées, mais l'alinéa m) est ainsi conçu :

L'armement en hommes des navires à vapeur, le nombre de canotiers brevetés exigés à bord, les qualités requises des canotiers et la délivrance de certificats.

Le gouverneur en conseil peut établir des règlements au sujet des équipages des navires à vapeur. L'occasion lui est ici fournie de déclarer quelles sont les normes de sécurité prescrites quant à l'équipement de certains navires. La moitié des pays qui se livrent à la navigation ont mis au point des règlements de sécurité. Bon nombre de ces règlements ont été établis il y a longtemps et l'on y précise en quoi consiste un équipage sûr pour un navire en particulier, et ainsi de suite. Le Canada n'a aucune disposition à ce sujet.

Le ministre se lève parfois, comme il l'a fait il y a quelque temps, et déclare qu'en ce qui concerne le gouvernement, ce point devrait être tranché par un règlement. Il extravague, car il n'a rien fait de ce genre. Les règlements édictés en vertu de la loi sur la marine marchande du Canada ne prescrivent rien sur cette question et il en est ainsi depuis des années. L'article 410 autorise depuis longtemps le gouverneur en conseil à régler le problème, mais le ministre n'a pas exercé ce droit. Pourquoi, alors? Le ministre a déclaré que c'était la ligne de conduite à suivre. Je ne tenterai pas de rectifier ses propos et d'exposer quelle devrait être la politique du gouvernement, mais pourquoi ne le fait-il pas?

Le ministre ne m'en voudra pas de rappeler qu'il y a quelques années, nous avions l'habitude de l'appeler «Jack le marin», parce que son yacht avait coulé au large de Terre-Neuve.

L'hon. M. Pickersgill: Je n'ai jamais eu de yacht, c'était une goélette.

M. Howard: D'accord, c'était une goélette. Je me demande si cette goélette a jamais été manœuvrée par un équipage qui prenait toutes les mesures de sécurité voulues?

L'hon. M. Pickersgill: Ma foi, j'ai risqué ma vie à bord de ce bateau.

M. Howard: La vie même du ministre a été mise en danger et je parie que c'était un bateau sûr. Pourquoi ne faites-vous pas de même pour les marins canadiens? Pourquoi ne vous souciez-vous pas de leur sécurité? Ce n'est pas une question à traiter à la légère, car la vie de Canadiens et d'autres personnes est en cause. Il y a eu un nombre exceptionnel de naufrages dans la voie maritime, où la circulation a augmenté énormément.

Si je puis faire une comparaison, je dirai que lorsque s'accroît le nombre d'automobiles, de gros camions et ainsi de suite, les différents ministères de la voirie s'affairent, imposent des limites de vitesse, dressent des poteaux indicateurs, exigent des ceintures et autres dispositifs de sûreté dans les voitures. Nous construisons des réseaux routiers perfectionnés. Nous construisons de nouvelles grandes-routes et nous y aménageons des îlots, pour éviter les collisions; des voies divisées séparent la circulation allant dans les deux sens.

Ce n'est pas ce que nous faisons pour la Voie maritime. La circulation des navires augmente considérablement dans la Voie maritime et ces navires sont constamment en danger de collision. On n'a absolument rien fait pour remédier à la situation, sauf quelques réunions et quelques promesses. Je le répète, sur ces trois points essentiels, il n'y avait pas l'ombre d'une différence entre les armateurs, le syndicat international des gens de mer et les assureurs. Ils étaient unanimes sur la nécessité d'établir un système de communications par radiotéléphone entre les navires et la Voie maritime.

Qu'est-il arrivé? On nous a dit qu'un règlement était en préparation. On nous a dit qu'il faudrait établir un système de trafic dirigé. Qu'a-t-on fait? J'apprends que la question est encore à l'étude. Il y a eu aussi une entente visant à l'aménagement d'un chenal à deux directions pour éviter le danger de collision sur certaines parties de la Voie maritime. Qu'en est-il au juste? A mon avis, ces questions devraient recevoir une réponse aussitôt que possible.

L'hon. M. Pickersgill: Je suppose que l'honorable député ne parle que du chenal navigable du Saint-Laurent en aval de Montréal?