

J'en félicite le gouvernement et je recommande qu'on accueille favorablement toute demande d'aide à cet égard. Nous devons rendre l'article 8 du bill C-61 plus précis. Nous devons définir le cabotage de façon précise et adapter s'il le faut les concepts du droit aérien au droit maritime. Nous reconnaissons que pour l'instant, en tout cas, le paragraphe 5 autorise le gouverneur en conseil à exclure des transporteurs pour des raisons précises et pour une période définie. Cette disposition ne doit pas nécessairement être permanente, mais elle doit s'appliquer jusqu'à ce que la marine marchande du Canada soit viable et puisse se livrer aux échanges qui sont tellement importants pour notre économie et pour le Canada à titre de nation commerciale.

L'amendement que propose la motion n° 2 inscrite au nom du député de Dartmouth-Halifax-Est concerne surtout la navigation sur la côte est, la navigation de plaisance si l'on veut, mais il faut aussi tenir compte de la navigation commerciale, du transport des marchandises sur la côte est, qui préoccupe énormément les premiers ministres des provinces Maritimes, si je ne m'abuse. Ils veulent avoir l'assurance que si nous rendons les dispositions sur le cabotage plus rigoureuses, le jeu de la concurrence pourra encore s'exercer pour le transport des marchandises entre les provinces, par exemple entre le continent et Terre-Neuve, et jusqu'au Labrador. C'est très important. Nous l'avons mentionné ailleurs et nous en reparlerons encore souvent.

Nous voulons l'assurance du ministre que les premiers ministres des provinces Maritimes approuvent les règlements qui seront établis en vertu de l'article 12 du bill, je pense. En outre, nous avons mentionné au comité que les députés voudraient voir les règlements avant que le bill ne devienne loi. J'ai trouvé tout à fait étonnant qu'un si grand nombre de mesures qui nous sont présentées, des mesures fondamentales comme le bill à l'étude, contiennent des dispositions prévoyant l'établissement éventuel de règlements. J'aimerais que nous puissions procéder autrement. Le bill contient les annexes I et II et aussi une annexe III, je pense. A l'annexe III, figure le Livre I du Code maritime et j'imagine que le Livre II figurera probablement à l'annexe IV. Pourquoi les règlements ne figurent-ils pas en annexe?

● (1240)

Les dispositions du Code sont fondamentales. Ce sont les règles de base qui régiront les mouvements des navires canadiens et étrangers dans les eaux canadiennes. Je pense qu'il est important que les règlements soient édictés avant que le bill n'entre en vigueur. Pour l'instant, je réserve mes commentaires sur l'amendement inscrit à mon nom. Peut-être d'autres députés désirent-ils commenter plus longuement cette motion qui concerne les eaux de l'embouchure du Saint-Laurent et de la côte est.

M. l'Orateur adjoint: Il y a un point de procédure qu'il convient sans doute de signaler au député. Les motions n° 2 et 3 ont été groupées. Cela signifie que le député peut prendre la parole une seule fois pour commenter les deux motions, et non parler à deux reprises. Il n'y a qu'une seule intervention et si le député désire commenter la motion n° 3 il doit le faire tout de suite.

Code maritime—Loi

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Monsieur l'Orateur, jusqu'à présent, je m'en suis tenu exclusivement à la motion n° 2.

M. l'Orateur adjoint: Je voudrais également signaler au député qu'en sa qualité de motionnaire, il a droit à quarante minutes, de sorte que rien ne l'empêche de continuer. S'il prend la parole à nouveau, il faudra le consentement de la Chambre. C'est donc à lui de décider.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Monsieur l'Orateur, je poursuivrai mes propos, mais ce sera pour aborder la motion inscrite à mon nom dont la portée est plus générale mais qui n'en concerne pas moins la navigation de plaisance. Elle se rapporte également à la navigation commerciale sur la côte ouest. J'ignore combien de députés ont fait le voyage à partir de la pointe de l'île, de Kelsey Bay, jusqu'à Prince Rupert à travers les couloirs de l'archipel. Ceux qui ont emprunté ces défilés encaissés entre les montagnes aux versants abrupts, ne peuvent s'empêcher de songer aux fjords de Norvège. Au moment de s'engager dans certains passages, on a l'impression que les extrémités se rejoignent. Il en est de même de la côte au-delà de Prince Rupert. Je regrette que la représentante de Skeena (M^{me} Campagnolo) ne soit pas ici, car je suis certain qu'elle voudrait décrire elle-même quelques-unes des splendeurs de la région.

Comme ces régions sont très belles, c'est un endroit privilégié pour les grandes croisières d'été et elles sont envahies par les bateaux qui organisent des croisières internationales. Par conséquent, nous devons prévoir dans notre définition du cabotage le moyen de permettre aux bateaux canadiens d'obtenir une part du commerce dans cette région, comme nous l'avions décrit à propos de la côte est. C'est une question très simple qui peut être réglée de plusieurs manières. Un bateau peut embarquer ses passagers à Vancouver, par exemple, descendre le détroit de Puget Sound vers Seattle pour embarquer d'autres passagers, puis revenir à Victoria. Il s'agira alors d'une croisière internationale, que les passagers aient débarqué ou non à Seattle ou s'y soient arrêtés un seul jour pour faire des achats avant de revenir à Vancouver. Ensuite, le bateau peut emprunter une voie intérieure et remonter jusqu'au détroit de Johnson. Le député de Comox-Alberni (M. Anderson) n'est pas ici mais il connaît bien, lui aussi, la région. Au lieu de partir directement vers Prince-Rupert, il est possible d'aller jusqu'à Ketchikan et de transformer ce voyage entre deux ports canadiens en croisière internationale. C'est d'ailleurs exactement ce qui se produit. C'est ainsi que la navigation commerciale sur la côte ouest est actuellement aux mains de sociétés étrangères.

La première fois que j'ai vu le Pacifique, c'était à l'occasion d'un emploi d'été; j'avais pris un bateau en partance de Vancouver, qui remontait la côte ouest vers l'île de Vancouver jusqu'à Zeballos. C'est l'un des délices de l'été de cette région. Il y a parfois du mauvais temps mais lorsqu'il fait beau, c'est une excursion splendide et je la recommande à tous ceux qui en auraient le temps. Mais il n'est plus possible de faire ces excursions car les bateaux de pavillon canadien n'assurent malheureusement plus ces traversées; il est en effet très simple de transformer une excursion en croisière internationale et par conséquent ce sont souvent des bateaux qui ne sont ni canadiens ni américains qui s'en chargent. A présent, ce sont surtout des bateaux norvégiens et hollandais, qui sont en place, si mes souvenirs sont bons, ainsi que quelques autres.