

● (2200)

M. Lefebvre: Vous l'avez fait.

M. Stanfield: Je veux qu'il soit bien entendu que je n'ai pas dit non.

M. l'Orateur suppléant (M. Boulanger): A l'ordre!

M. Lefebvre: Monsieur l'Orateur, je soulève la même question de privilège. Il est évident que le chef de l'opposition, comme l'a fait remarquer le secrétaire d'État (M. Faulkner), a eu la possibilité de présenter une motion qui aurait ou non mené à un vote. Il a décidé de ne pas le faire. Ce fut sa décision, et c'est ce que j'ai dit.

M. Stanfield: Ce n'est pas ce que vous avez dit.

M. Lundrigan: Monsieur l'Orateur, je soulève la même question. Puisqu'il est maintenant plus de dix heures, nous pouvons accepter de prolonger la séance. A mon avis nous avons déjà accepté le principe de prolonger au-delà de dix heures. Votre Honneur pourrait-il demander le consentement unanime de la Chambre pour présenter la motion qui pourrait être acceptée à l'unanimité?

M. l'Orateur suppléant (M. Boulanger): Pour m'en tenir au règlement, je dois maintenant déclarer qu'il est dix heures. Comme il est dix heures...

M. Lundrigan: Monsieur l'Orateur...

M. l'Orateur suppléant (M. Boulanger): A l'ordre. Je viens d'annoncer qu'il est dix heures. L'hon. député voudra-t-il bien se rasseoir.

M. Lundrigan: Monsieur l'Orateur...

M. l'Orateur suppléant (M. Boulanger): Comme il est 10 heures, il est de mon devoir de faire savoir à la Chambre qu'en vertu des dispositions du paragraphe (ii) de l'article 58 du Règlement que les délibérations relatives à la motion sont terminées.

Des voix: Oh, oh!

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Dix heures, monsieur l'Orateur.

M. l'Orateur suppléant (M. Boulanger): A l'ordre!

MOTION D'AJOURNEMENT

[Traduction]

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office en conformité de l'article 40 du Règlement.

TRANSPORT—SUBVENTION AU NAVIRE MV «TRAVETAL»—
LA QUESTION DE L'IMMATRICULATION

M. Harry Olausen (Coast Chilcotin): Monsieur l'Orateur, maintenant que l'ordre règne, puis-je m'orienter sur un sujet de discussion qui a ému un grand nombre de gens de l'Est canadien. La question du commerce côtier cana-

Motion d'ajournement

dien a déjà été soulevé à la Chambre et dans les diverses régions du pays si bien que nombre de gens pensent qu'il ne vaut plus la peine qu'on s'y attarde. Pour certains cette question ne présente plus d'intérêt, mais c'est encore un sujet de controverse dans les milieux politiques et maritimes.

Lorsqu'on voit que le gouvernement du Canada est prêt à financer l'exploitation de navires immatriculés à l'étranger et dotés d'équipages étrangers pour leur permettre de faire du commerce pour le Canada entre les ports canadiens il est temps de demander sérieusement au gouvernement pourquoi il accorde des subventions si généreuses à ces navires. Nous nous trouvons dans une situation où les navires canadiens sont remplacés par des navires immatriculés à l'étranger et où les équipages canadiens sont remplacés par des équipages étrangers.

Je peux comprendre les motifs du gouvernement contre la mise en œuvre du rapport Darling et son argument selon lequel l'exploitation de navires dotés d'équipages étrangers est beaucoup moins coûteuse, mais je ne comprends pas qu'un navire immatriculé à Singapour tel que le *M.V. Travetal* reçoive de nouvelles subventions pour faire du commerce entre les ports canadiens. Cette situation ne concorde pas avec l'argument invoqué par le gouvernement.

Le navire *Travetal* a récemment été confiné dans le port d'Halifax par des piquets de grève. L'exploitation de ce navire qui appartient à la Trident Steamship Limited a coûté aux contribuables canadiens \$368,100 au cours de l'année financière 1972-1973 seulement. Je ne mets pas en doute le droit du syndicat international des gens de mer de placer des piquets de grève sur ce navire. Ce que je conteste, ce sont les manœuvres politiques et juridiques grâce auxquelles ces navires sont autorisés à faire du commerce aux dépens des contribuables canadiens; et les marins canadiens, qui sont réduits au chômage, sont forcés de naviguer sur des navires qui ne sont pas soumis au contrôle des services d'inspection canadiens ni aux règlements de sécurité maritimes. C'est pourquoi le syndicat international des gens de mer ou tout autre syndicat de marins a moralement le droit de placer des piquets de grève sur ces navires. C'est là l'un des rares moyens dont ils disposent pour attirer notre attention sur cette question.

A mon avis, nous ne pouvons pas tolérer l'utilisation de la main-d'œuvre étrangère bon marché et des pavillons de complaisance, non seulement dans le cabotage mais également dans les secteurs de haute mer et de l'Arctique qui seront développés à l'avenir. Les compagnies pétrolières, les armateurs et les diverses sociétés commerciales qui contrôlent la vie économique et politique des provinces de l'Atlantique doivent se voir refuser les concessions généreuses qui ont, par le passé, servi leurs propres intérêts et qui ne peuvent contribuer à la prospérité future de cette région.

En conclusion, je demande au ministre—il n'est malheureusement pas ici ce soir—de justifier, aux termes des dispositions de la loi sur le travail des aubains, la permission d'entrée permanente dans le commerce côtier du Canada, permission qu'il a accordée au navire à moteur, le *Travetal*, et aux vaisseaux semblables. Je lui demande également d'étudier les idées que j'ai exprimées et de dire à la Chambre comment et quand il espère appliquer les recommandations du rapport Darling.