

Code maritime—Loi

Ce que cherche à faire le secrétaire parlementaire est fondamentalement de modifier l'article le plus important des Livres I et II. Cet article interdira exclusivement aux bateaux canadiens l'accès aux eaux côtières du Canada. Il y a quelques années, nous avons interdit l'accès des Grands Lacs aux navires battant pavillon canadien et avons eu très peur à ce sujet. Heureusement, étant donné les progrès de la technique, ces peurs n'étaient pas fondées. Cependant, au cours du débat à l'étape du rapport, monsieur l'Orateur, vous entendrez des députés de ce côté-ci de la Chambre procéder à une étude détaillée des principes essentiels que met en jeu cet article, s'il est adopté sans autre chose qu'une assurance écrite ou verbale du ministre des Transports, comme l'exigera le conseil des premiers ministres des provinces Maritimes. En fait, le gouvernement de la Colombie-Britannique réclamera sans doute cette assurance, car M. Jack Davis, ministre distingué du gouvernement actuel de la province, était ministre au gouvernement fédéral, lorsque le principe d'interdire le cabotage aux bateaux battant pavillon canadien était à l'étude. Il participait lui-même activement aux affaires d'un ministère qui ne pouvait comprendre les conséquences de cet article.

Nous demandons donc que l'on ajoute à la mesure à l'étude une assurance écrite que rien dans la mesure ne pourra en aucun cas nuire à la position concurrentielle des affréteurs, qu'ils opèrent sur la côte ouest, sur la côte est ou dans le centre du Canada. Rien ne doit pouvoir les empêcher d'assurer les services et d'expédier les marchandises, au taux le plus bas possible.

Cette question nous préoccupe à bien des points de vue. Nous savons la raclée que les provinces de l'Atlantique vont prendre le 1^{er} avril quand le ministre des Transports présentera ses modifications à la loi sur les chemins de fer, surtout à l'article 272 qui contrôle les tarifs-marchandises, les subventions aux tarifs-marchandises et ainsi de suite pour le transport des marchandises dans notre région. Nous sommes aussi inquiets des répercussions qu'aura la perte d'un niveau de subvention pour le transport de biens et de services par une flotte canadienne qui, aujourd'hui, ne peut fonctionner qu'à un coût égal ou supérieur à ce que prévoit la loi actuelle, dans la mesure où elle prévoit l'octroi de permis et l'utilisation de navires autres que non canadiens, pour le transport de biens et services entre ports canadiens ou entre deux ports canadiens en passant par un port étranger.

Le ministère a fait beaucoup pour améliorer un bill qui découlait essentiellement de la vieille loi britannique sur la marine marchande qui remonte au milieu des années 1800 et, à vrai dire, beaucoup plus loin. Nous avons consolidé les lois, nous les avons fusionnées et y avons ajouté, ce qui nous a obligés à revoir presque toutes les lois du Canada. Nous sommes maintenant en train de mettre à jour des attitudes victorienne qui soutendent la vieille loi.

Nous sommes heureux de ce côté-ci d'en être arrivés jusque là. Les Livres I et II, comme nous l'apprendrons en les relisant, traitent de certains sujets généraux, comme le cabotage et la définition de navire canadien, d'eaux canadiennes, d'eaux territoriales, de navires immatriculés au Canada, des personnes qui peuvent être propriétaires d'un navire canadien, de propriétaire étranger, de ses responsabilités, et ainsi de suite.

Nous avons ici l'essentiel d'un bon bill, mais on y trouve deux faiblesses, monsieur l'Orateur. Tout d'abord, celle que j'ai mentionnée plus tôt au sujet de la traduction et de la

façon dont on s'y est pris pour rédiger la mesure dont nous sommes saisis. A la profonde et constante préoccupation de Votre Honneur, la plupart des députés de ce côté-ci estiment que la version dans une langue n'est pas nécessairement conforme à celle dans l'autre. Si vous lisez la mesure en français et que vous demandiez à votre collègue si elle correspond à la version anglaise, vous n'obtiendriez probablement pas une réponse affirmative. Il en va de même pour l'autre langue dans certaines parties du bill. Dans d'autres, si vous demandiez à votre collègue si la version française correspond bien à la version anglaise, il vous dirait que oui. Mais si vous demandiez à un juge de vous donner son interprétation, elle serait différente suivant qu'une action est intentée aux termes de la loi en français ou en anglais.

Le second point, qui nécessite une modification secondaire d'ordre technique que nous appuierons, a trait aux imperfections du projet de loi à cet article. J'espère bien que certains de mes collègues traiteront de ce sujet d'une façon bien précise. Je veux parler des répercussions qu'aura l'application de cette loi pour les expéditeurs si nous faisons perdre aux moyens de transport par eau leur position hautement concurrentielle par rapport aux chemins de fer et les mettons dans un position qui permette aux chemins de fer de hausser leurs tarifs. Dieu seul sait comment les chemins de fer établissent leur structure tarifaire autrement que par le jeu de la concurrence.

J'ai dit, monsieur l'Orateur, que le conseil des premiers ministres des Maritimes se préoccupait de cette question. Il y a ici des députés du Nouveau-Brunswick de même que des députés de la côte ouest qui se préoccupent également de cette question. Il s'agit d'une chose dont le ministre doit s'occuper avant que nous n'allions trop loin à cette étape-ci de l'étude du bill.

Nous avons l'intention de présenter des amendements à cet égard, et quand nous en arriverons à l'étude de l'article 12, je demanderai, pour que nous puissions bénéficier d'un peu plus de temps pour étudier certains amendements, que le bill reste inscrit au *Feuilleton* afin de laisser au gouvernement le temps de songer à des moyens d'inscrire dans le bill le genre d'assurances qui sont absolument nécessaires si le gouvernement tient vraiment à faire franchir à ce projet de loi les étapes du rapport et de la troisième lecture au cours de la présente session.

● (2110)

Nous présenterons six amendements. Nous entendons tous les débattre, mais pas très longuement. Nous croyons que ces amendements ont un ton plus énergique que le libellé du bill et tendent à lui donner la vigueur que requièrent l'esprit et l'objet de la mesure. Nous avons affirmé publiquement qu'en général nous appuyons fermement ce bill. Nous croyons à l'établissement d'une marine marchande au Canada.

Je voudrais revenir à ce que disait le juge Bell sur la nécessité d'un encadrement ou d'une refonte de l'ancienne loi sur la marine marchande du Canada en code maritime pour l'expansion méthodique de notre propre marine marchande. Cela remonte à 15 ou 20 ans. S'il était ici ce soir, il accueillerait cette proposition avec satisfaction. Je le mentionne, car il a longuement et durement combattu en sa faveur. Bien qu'il ne fasse plus de politique active, je rappelle sa préoccupation de la sécurité du transport dans les provinces Maritimes, en Colombie-Britannique et ailleurs au Canada et sa préoccupation de tout ce qui peut menacer le gagne-pain de milliers de Canadiens qui doi-