

tent au Canada, notamment celles qui touchent les pêcheurs de ma circonscription et les services qui leur sont offerts. J'espère que le gouvernement prendra les mesures nécessaires pour y remédier.

M. Harry Olausson (Coast Chilcotin): Étant nouveau député, monsieur l'Orateur, j'ai été impressionné par le rituel et les débats de la Chambre des communes. Il est certain que ces débats constituent un moyen important permettant d'exprimer les opinions de toutes les régions du Canada par la voix des représentants élus. En tant que nouveau député de la Colombie-Britannique, j'ai eu le plaisir de faire connaissance avec des députés de tous les coins du pays, dont la plupart, à n'en pas douter, se préoccupent des problèmes de leur circonscription et aussi de l'orientation du pays. Je suis également heureux de jouer mon rôle de député et de chercher des solutions aux problèmes propres à ma circonscription.

La circonscription de Coast Chilcotin étant immense et diversifiée, son député se voit soumettre quantité de problèmes auxquels il faut trouver une solution. Je parlerai de certains de ces problèmes, mais auparavant, je voudrais soulever une question qui suscite beaucoup d'intérêt.

Monsieur l'Orateur, un bon réseau de transport fiable est un organe vital pour un État industriel, moderne et civilisé comme le Canada. Nous avons vu combien les transports ont joué un rôle important dans le développement de l'Ouest du Canada; nous avons vu que le pays s'est développé concurrentiellement à l'aménagement d'un réseau de transport qui a permis à notre immense pays de rester uni en dépit des distances énormes qui séparent l'Est et l'Ouest, le Nord et le Sud. Nous devons notre statut d'État souverain aux hommes qui ont lutté, parfois dans des conditions pénibles, pour construire et exploiter un réseau de transport qui, s'il est loin d'être parfait, peut justifier l'honneur que nous mettons à titre de Canadiens, à réaliser notre rêve national.

Mais cette fierté cède vite le pas à un sentiment de culpabilité et de honte quand on songe que notre pays, l'un des plus industrialisés et des plus grands exportateurs du monde, n'a pour ainsi dire pas de marine marchande sauf pour les navires qui circulent dans nos eaux côtières et intérieures. En tant qu'ancien matelot marchand, je m'intéresse vivement à ce que le Canada ait sa marine marchande, non pas seulement pour des raisons économiques mais aussi pour nous redonner le sentiment de fierté et de respect pour les traditions de la mer qui ont fait partie du développement de notre pays depuis l'arrivée de ses premiers colonisateurs.

Cette question de la marine marchande canadienne a été soulevée bien des fois à la Chambre dans le passé et elle le sera souvent dans l'avenir jusqu'à ce qu'elle ait été réglée pour répondre aux vœux de ceux qui la soulèvent en leur nom propre et au nom de ceux qui veulent voir le Canada doté d'une marine marchande active. Comme premier pas vers cet objectif, j'estime, comme d'ailleurs tous les autres intéressés, que le rapport Darling sur le cabotage au Canada et l'activité maritime connexe doit être mis en œuvre sans tarder.

Étant donné que les services traditionnellement fournis par des navires et des travailleurs canadiens sont passés à des navires battant pavillon étranger, construits, dotés en personnel et ravitaillés dans d'autres pays, et non assujettis aux impôts, aux codes de sécurité et aux normes de travail canadiens, je nourris le fervent espoir que les

députés se joindront à moi pour appuyer les principales recommandations énoncées dans le rapport.

L'Adresse—M. Olausson

Premièrement, que le cabotage au Canada soit réservé exclusivement à des navires battant pavillon canadien. L'adoption de cette recommandation entraînerait l'embauchage d'un nombre supplémentaire de marins et d'ouvriers de construction navale qu'on estime à 40,000 et assurerait notre contrôle de la navigation dans les eaux nationales et la souveraineté canadienne dans nos eaux côtières et arctiques. Deuxièmement, qu'on applique à l'exploitation des ressources des régions arctiques et hautes conditions fixant la proportion de navires canadiens à utiliser à cette fin. L'application de ce principe entraînerait une participation considérable de navires canadiens et jouerait un rôle logique dans toute campagne destinée à rétablir une marine marchande de haute mer battant pavillon canadien. Troisièmement, qu'on devrait, autant que possible, orienter l'octroi de permis dans le sens du remplacement de navires étrangers par des navires canadiens. On ne devrait accorder de permis à des navires non canadiens que lorsqu'on ne dispose pas de navires canadiens, ou que ceux-ci sont en nombre insuffisant ou ne conviennent pas aux fins visées. Une telle politique encouragerait une augmentation du tonnage des navires canadiens suffisante pour faire face à tous les besoins en cabotage. Quatrièmement, que le principe de réserver le cabotage aux navires battant pavillon canadien soit étendu à d'autres activités maritimes, le dragage, les opérations de sauvetage, les activités sismographiques, les activités d'approvisionnement et de soutien des navires à l'occasion des forages en haute mer.

On recommande que les activités maritimes reliées à l'exploitation économique du plateau continental soient assimilées à la catégorie du cabotage et à des autres activités maritimes à réserver à des navires canadiens. Il est inadmissible que l'exploitation des ressources canadiennes se déroule sans application intégrale des lois canadiennes. Il est aussi souhaitable que toute exploitation de ces ressources rapporte le plus possible au Canada.

• (1630)

Cinquièmement, que l'aide gouvernementale aux nouvelles industries du secteur maritime soit accompagnée de conditions concernant l'utilisation de la marine marchande canadienne. Il ne fait pas de doute que la politique des transports maritimes doit être pleinement intégrée à celle du développement régional, comme le recommande ce rapport, car il contribue de la façon la plus probable au développement économique régional, particulièrement dans les régions telles que celle de la côte est.

Je crois qu'il faudrait revoir d'une façon permanente la politique des transports maritimes, non seulement en ce qui concerne le cabotage tel qu'il est recommandé dans le rapport Darling, mais également les possibilités d'une marine marchande de haute mer. Ces études, à la fois celle du cabotage et d'une flotte de haute mer constituent le prélude nécessaire à toute application d'une politique efficace pour l'industrie de la construction navale. Outre les nombreux avantages économiques que notre pays retirerait de l'établissement d'une vigoureuse marine marchande de haute mer il verrait à former une nouvelle génération de marins désireux de perpétuer les traditions maritimes du Canada, traditions qui ont joué un rôle essentiel dans le progrès et le développement du pays.