

Code maritime—Loi

dans lequel les Canadiens pourront rétablir leur marine marchande et les institutions de prêt qui s'engagent dans l'activité maritime pourront aborder sans crainte ces entrepreneurs disposés à consacrer leurs talents et leur crédit à réaliser cet objectif.

M. Donald W. Munro (Esquimalt-Saanich): Monsieur l'Orateur, je voudrais parler de la motion n° 2, inscrite au nom du député de Dartmouth-Halifax-Est (M. Forrestall). Elle touche à l'essence même du projet de loi, c'est-à-dire à la définition du «cabotage». Nous devons bien comprendre ce que nous disons afin que les entreprises canadiennes de transport maritime soient assurées du droit de faire du cabotage.

Lors de l'étape de la 2^e lecture du bill, j'ai longuement traité du terme «cabotage», je me propose de revenir brièvement sur la signification de ce mot. Comme je l'ai alors signalé, à l'origine, ce genre d'entreprise signifiait de «cap à cap». Le mot «Cabo» a été emprunté au portugais ou à l'espagnol, mais il a été traduit de façon beaucoup plus précise dans le droit aérien. En droit aérien, nous refusons de parler de vol intérieur, lorsqu'un transporteur non canadien fait monter des passagers au Canada pour les débarquer à un port des États-Unis lors d'une escale, et faire monter d'autres passagers à destination du Canada. Ce genre de vols fait l'objet d'accords très poussés et très précis.

Nous insistons sur le fait qu'il devrait être interdit aux transporteurs étrangers desservant des ports canadiens de prendre des passagers à Montréal à destination de Toronto. Cela devrait être réservé aux transporteurs canadiens. C'est là le principe fondamental que nous cherchons à faire définir de façon beaucoup plus stricte en matière de cabotage. Nous le ramenons du droit aérien au droit maritime dont il provient. J'insiste, monsieur l'Orateur, sur le fait que sans une définition complète du cabotage tel qu'il est défini avec infinement de précision dans le droit aérien et tel qu'il doit être défini dans le droit maritime, il est impossible de donner le moindre encouragement aux industries maritimes du Canada, c'est-à-dire aux hommes de mer, aux constructeurs de navires, aux approvisionneurs, aux fournisseurs de vivres, de même qu'à nos aciéries pour la construction de navires destinés au cabotage au Canada.

A propos de la motion n° 2, il est facile de faire une escale fictive à Saint-Pierre-et-Miquelon en prétendant que le programme de croisière exige une escale, pour faire d'une croisière canadienne, au départ, disons, de Montréal à destination du Saguenay via Saint-Pierre-et-Miquelon, où le cabotage est de règle, une croisière internationale qui devient par conséquent ouverte à n'importe quel transporteur.

Je ne puis m'empêcher de souhaiter que la Chambre se rende compte davantage de l'importance de Saint-Pierre-et-Miquelon. J'y ai été grandement aidé par la lecture d'un livre d'un très éminent historien canadien, maintenant attaché à l'Institut des affaires internationales de l'Université Carleton, auteur de l'ouvrage intitulé: «*The St. Pierre and Miquelon Affair*». Je le recommande à tous les députés. On y raconte comment les représentants de la France libre ont occupé Saint-Pierre et Miquelon pendant la seconde guerre mondiale, et les problèmes que cette occupation suscitait pour le premier ministre d'alors, qui les a affrontés d'une façon bien particulière. Mais cette occupation a aussi souligné à l'époque l'importance de Saint-Pierre et Miquelon pour la géographie et la souveraineté du Canada.

[M. Forrestall.]

Nous en voyons aujourd'hui un autre aspect en ce qui concerne le droit de la mer et l'extension des limites de nos eaux territoriales et de nos pêcheries à partir de nos côtes. L'extension vers le sud des revendications territoriales de Saint-Pierre et Miquelon, où la loi française prédomine, crée des problèmes mathématiques et cartographiques d'une grande complexité pour quiconque y a réfléchi plus de deux ou trois minutes. Reconnaisant que les îles Saint-Pierre et Miquelon sont situées dans les eaux canadiennes, à toutes fins utiles qu'elles constituent une enclave modeste de territoire étranger dans ce qui constitue par ailleurs nos eaux territoriales, nous devons considérer qu'une escale là-bas ne doit pas transformer un voyage à partir de Montréal ou Québec, le long du Saguenay, avec une brève escale à Saint-Pierre et Miquelon, en voyage international; à toutes fins utiles, c'est un voyage en eaux canadiennes.

● (1230)

La même chose se produit sur les Grands Lacs. Cela permet à certains transporteurs étrangers de se livrer au commerce de luxe qu'est la croisière d'été, dans le respect le plus strict de la règle du cabotage. Un navire n'a qu'à passer d'un côté à l'autre du Saint-Laurent pour transformer en voyage international une traversée qui autrement se serait déroulée uniquement en eaux canadiennes.

Même le trajet, disons de Thunder Bay à Sault-Sainte-Marie, peut-être internationalisé grâce à une escale à Duluth. Voilà une possibilité que nous aimerions faire disparaître, pour encourager l'armement, la construction navale et toute l'industrie maritime canadienne à construire des navires canadiens et à relancer une industrie maritime canadienne. De la sorte, nous pourrions redevenir la puissance maritime que nous n'aurions jamais dû cesser d'être en raison de notre situation géographique, de la longueur de nos côtes et de toutes nos traditions. Il faut agir avant qu'il ne soit trop tard.

On nous a dit qu'il est difficile, en raison des coûts, de recruter du personnel pour les navires canadiens. J'ai lancé une suggestion à certains de nos architectes navals. Il y a une formule qui nous permettrait peut-être de surmonter la répugnance des travailleurs mariés à s'embarquer, à laisser leur famille pendant de long mois. Je pense que les choses sont grandement facilitées par l'existence des porte-conteneurs. J'ai dit à un architecte naval qu'il serait facile d'avoir, dans la plupart des ports qui manutentionnent les conteneurs, des remorques habitables qu'on pourrait embarquer, tout comme les conteneurs; il pourrait s'agir de vraies maisons mobiles, entièrement équipées, que les marins habiteraient avec leur famille. Ainsi, le chef de famille ne serait plus obligé de quitter les siens: tout le monde suivrait. Les voyages forment la jeunesse. Et s'il y avait suffisamment de monde à bord, on pourrait même envisager de faire suivre aux enfants des cours par correspondance.

L'architecte naval à qui j'ai parlé m'a même appris un fait intéressant. Un mouvement a été lancé dans les milieux canadiens qui s'occupent d'architecture navale pour faire donner par l'Université de Colombie-Britannique un cours spécial d'architecture navale. L'enseignement d'un tel cours d'architecture navale à mon alma mater serait un autre indice que le Canada a l'intention d'atteindre l'objectif visé par le bill, soit l'établissement d'une marine marchande canadienne.