

Études du MAAC et opinion du ministère des Transports ANNEXE B

pratiquement dans la position de celui qui n'a pas de permis de travail".

Dans une lettre du 8 juillet 1946 adressée à W.A. Tucker, le capitaine G.L.C. Johnson, directeur des marins marchands, en arrivait à la conclusion suivante: "Enfin, puisque des membres de votre comité [des affaires des anciens combattants] se sont interrogés sur la possibilité de diversifier la formation professionnelle des marins marchands, je dois dire que le volume de la demande concernant une autre formation [que dans ce secteur] n'est pas suffisante et que, compte tenu du besoin de la flotte canadienne en fait de marins compétents, on devrait s'efforcer d'encourager les hommes ayant une formation à continuer de travailler sur les navires".

Qui allait donc réclamer une formation refusée d'avance? On vous disait, en somme, que si vous ne vouliez pas de formation dans la marine marchande, vous n'en méritiez pas d'autre. Vous aviez le choix entre continuer à naviguer, pour devenir chômeur deux ans plus tard, ou vous trouver sans emploi sur-le-champ. Plusieurs prisonniers de guerre se sont vu imposer la seconde option mais certains ont pu choisir la première.

Le 12 avril 1948, le capitaine Johnson, surveillant des services nautiques, écrivait ce qui suit à E.D. Wilkes:

"Les marins marchands sont pourvus adéquatement...aucun autre pays n'a pris de dispositions semblables aux nôtres.

"Quoi qu'il en soit, l'emploi d'un marin est de nature permanente, à l'abri des exigences de la guerre, et le besoin de