

à ce que je formule quelques observations maintenant. Je ne désire pas participer au débat, et mon intervention vise uniquement à élucider un ou deux points omis par le chef de l'opposition (M. Drew) et à ajouter aux propos tenus par l'adjoint parlementaire au ministre des Transports. Sauf erreur, le chef de l'opposition a déduit tout à l'heure qu'en vertu des règlements, et donc aux termes du projet de loi, on se propose d'autoriser le ministre du Travail à définir le communisme. Je puis lui assurer que tel n'était pas l'objet des règlements ni certes du bill qui a trait aux règlements jugés nécessaires ou souhaitables dans l'intérêt de la sécurité ou de la sûreté du Canada. Il n'y a aucun rapport avec le communisme, ni certes avec le rôle joué par les dirigeants des associations ouvrières.

La Partie IV du projet de loi dont la Chambre est saisie a pour objet d'autoriser par voie législative le maintien des pouvoirs qui m'ont été accordés, en ma qualité de ministre du Travail, par les règlements visant la sécurité des marins sur les Grands lacs. Comme l'adjoint parlementaire l'a affirmé, ces règlements ont d'abord été établis par le décret du conseil C.P. 1439 du 22 mars 1951, sous l'empire de la loi sur les pouvoirs d'urgence. Ils ont plus tard été modifiés et enfin codifiés par le décret du conseil C.P. 2306 du 2 mai 1952.

La loi sur les pouvoirs d'urgence est devenue caduque le 31 mai, cette année, mais du fait que le Gouvernement n'a pas demandé au Parlement de la proroger, il ne s'ensuit pas nécessairement que la prudence permette de laisser disparaître avec elle tous les pouvoirs qu'elle conférait. Le Gouvernement a examiné avec soin tous les décrets et ordonnances rendus aux termes de cette loi et en est venu avec regret à la conclusion que dans quelques cas, les circonstances actuelles exigent qu'on cherche à établir une autre mesure habilitante. Je puis assurer le chef de l'opposition et la Chambre que si cela était le moins possible, le ministre du Travail et le Gouvernement voudraient certes adopter une autre ligne de conduite que celle qui est présentement proposée.

Ces règlements exigent que tous les marins en service sur des navires canadiens naviguant sur les Grands lacs obtiennent une carte d'identité, dite carte de marin, émise par le ministère du Travail et sans laquelle ils ne peuvent monter à bord. Le ministre du Travail a le droit de refuser cette carte de marin à tout requérant dont la présence à bord d'un navire canadien sur les Grands lacs peut être préjudiciable à la sécurité du Canada. Il n'est pas question de communisme.

Les honorables député se souviendront sans doute des circonstances dans lesquelles ces règlements ont été établis. Au cours de l'été de 1950, les Nations Unies ont pris des mesures pour résister à l'attaque lancée en Corée du Nord contre la république de Corée.

Naturellement, il y a eu alors des consultations très suivies entre les gouvernements du Canada et des États-Unis au sujet de toutes les questions relatives à l'action de police des Nations Unies dans le conflit de Corée. Il va sans dire que les consultations et la collaboration se sont poursuivies pendant toute l'affaire. La question de la sécurité nationale des deux pays a fait l'objet d'une étude particulièrement soignée et il a été convenu que des mesures spéciales s'imposaient pour mieux protéger contre toute tentative éventuelle de sabotage ce tronçon très important de notre réseau de transport transcontinental, le réseau Grands lacs—fleuve Saint-Laurent. En conséquence, les deux pays ont pris des dispositions coordonnées avant l'ouverture de la saison de navigation suivante, soit celle de 1951. Cela s'est fait par voie de directives présidentielles aux États-Unis et de décrets du gouverneur en conseil au Canada.

Bien que nous ayons reçu et examiné, depuis, plus de 30,000 demandes, je suis très heureux de dire que je n'ai eu que très rarement le désagréable devoir de refuser les demandes. Dans ces cas peu fréquents, la loyauté du requérant laissait des doutes si sérieux et le risque que courait notre réseau essentiel de communications était si grave, que je ne pouvais, en conscience, que refuser leurs cartes d'identité à cette poignée de gens. Seul un tout petit nombre de marins ont dû être empêchés d'embarquer, mais c'est le petit nombre seulement, bien entendu, qui aurait été appelé à causer des dommages. Que de telles personnes veuillent effectivement courir le risque d'actes de sabotage, nous ne pouvons en être sûrs. Nous savons cependant que de tels actes ont été commis ailleurs et qu'ils ont eu de graves résultats.

J'avais songé à fournir ces renseignements à l'étape de l'étude en comité, mais la Chambre aimerait peut-être, au stade actuel de nos débats, avoir un résumé des chiffres se rattachant aux règlements.

Au 26 avril 1954, un total de 30,540 demandes étaient parvenues et avaient été examinées conformément aux règlements. Certaines de ces demandes n'étaient pas parfaites et leurs auteurs n'ont pu être retrouvés lorsque le Service national de placement a cherché à les repérer. De celles qui restaient, 29,971 ont été envoyées aux fins d'examen à la Gendarmerie royale du Canada. On en a examiné 29,571 et 400 autres sont encore à l'étude.