

Nous soutenons que le code reste beaucoup trop imprécis sur cette question et nous ne pouvons l'accepter. Ces navires se contentent de quitter un port canadien pour aller dans un port étranger où ils font une escale de 10 ou 12 heures. Ils respectent ainsi la lettre du code—à notre avis, c'est un façon de tourner les exigences de cet article puisque, techniquement, la croisière prend des dimensions internationales.

Hier soir, d'autres députés ont abordé la question du transport des marchandises de la côte est à la côte ouest du Canada. On a examiné certains problèmes. Monsieur l'Orateur, l'amendement se contente de changer légèrement la définition qui figure dans l'ancienne Loi sur la marine marchande du Canada. Nous estimons que les dispositions actuelles n'assurent pas une protection suffisante. L'amendement éliminerait tout simplement tout motif de conflit.

La deuxième partie de l'amendement donne au gouverneur en conseil l'autorisation de désigner d'autres ports ou localités étrangères, qui, aux fins de la loi, seront considérés comme des ports canadiens. Cela permettra au Cabinet d'intervenir dans certaines situations qui se produisent dans les Grands Lacs lorsque des bateaux prennent des touristes canadiens et détournent ainsi des dollars canadiens de notre industrie touristique. Le Cabinet pourrait également intervenir en cas de situations semblables sur la côte ouest.

Pour bien vous faire comprendre la gravité de la situation, j'aimerais faire consigner au compte rendu les déclarations de divers témoins qui ont comparu devant le comité. On estime que l'industrie touristique perd à elle seule 300 ou 500 emplois qui reviendraient à des marins, des fournisseurs, des courtiers maritimes et autres travailleurs Canadiens parce que le Canada ne peut faire concurrence aux compagnies étrangères qui prennent des touristes chez nous sans se soucier des profits. Le président du Syndicat international des marins a dit ce qui suit lorsqu'il a comparu devant le Comité permanent des transports et des communications, comme en fait foi le procès-verbal de la réunion du 11 décembre 1975:

Les croisières au Canada, même si elles comprennent Saint-Pierre et Miquelon ou les ports Américains, doivent être explicitement réservées aux navires canadiens.

Le cabotage au Canada est défini à l'article 8(3). Au cours des dernières années, les navires étrangers de croisière ont de plus en plus augmenté au Canada. Sur la côte ouest, cela a entraîné le remplacement des navires à équipage canadien. A l'est, des navires battant pavillons danois et russes font des croisières sur le Saint-Laurent. Ils partent de Montréal, se rendent à Québec, Bagotville, Percé et arrêtent par formalité à Saint-Pierre et Miquelon. Des passagers débarquent pour visiter les différents ports. Nous avons affirmé que cette pratique viole les lois actuelles concernant le cabotage.

L'accent qu'il a mis sur le manque d'emplois canadiens prend tout son sens à la lumière de l'amendement. Je le répète, plusieurs centaines d'emplois sont touchés, directement et indirectement. Je ne vois vraiment pas pourquoi le gouvernement ne pourrait étudier sérieusement un amendement aussi simple. Nous ne cherchons pas à imposer à cette colonie française ni, en fait, à aucun autre port étranger, les lois et règlements du Canada. Nous disons simplement qu'aux fins de cette loi, ces ports ne devraient pas être considérés comme ports étrangers, ce qui supprimerait l'échappatoire que comportent l'ancienne Loi sur la marine marchande du Canada et le nouveau Code maritime.

A mon sens, tous les députés se doivent d'appuyer cet amendement, qui est nécessaire si nous voulons que la loi atteigne bien le but visé. Ce problème n'est pas nouveau. Je pourrais ajouter que l'amendement a été rédigé avec soin

Code maritime—Loi

pour répondre aux incertitudes et aux craintes qu'éprouvent le conseil des premiers ministres des Maritimes ainsi que les représentants des ports de la Colombie-Britannique en raison des conséquences que ce bill pourrait avoir sur les frais de transport de marchandises.

Nous voulons que l'on nous donne de nouvelles assurances qui satisfassent le conseil des premiers ministres des Maritimes et le gouvernement de Terre-Neuve, ainsi que les intérêts de la Colombie-Britannique. Nous voulons que le ministre des Transports (M. Lang) déclare immédiatement que les promesses faites par son prédécesseur au conseil des premiers ministres des Maritimes à Charlottetown, il y a environ un an et demi, sont bien tenues.

Nous aurions préféré que le gouvernement apporte une modification par écrit en vue de donner force de loi au genre de protection requise. Comme il ne l'a pas fait, cette mesure législative que, par ailleurs, les députés de notre parti appuient en général, nous pose quelques problèmes. Nous nous réservons le droit de décider en dernière minute de l'attitude que nous adopterons au moment de la troisième lecture. Je puis dire que cela dépendra en grande partie du genre d'assurance que le ministre des Transports pourra nous donner. Cette question revêt une grande importance pour les milliers de femmes et d'hommes directement touchés par l'activité maritime, ainsi que pour l'ensemble du pays. Le Code maritime est un texte de loi trop précieux pour que nous laissions passer l'occasion sans attirer l'attention de la Chambre sur le fait qu'il contient d'importantes échappatoires qui permettent aux navires de croisière russes d'escroquer les Canadiens.

● (1220)

Au moyen de cet amendement, nous tenterons de renforcer et d'éclaircir la loi et dissiper toute incertitude concernant son objet, qui est de fournir l'encadrement pour l'établissement d'une marine marchande canadienne qui se développera lentement et tiendra compte des exigences du transport compétitif des marchandises au Canada. Nous ne proposons pas l'interdiction d'accès à nos eaux où que ce soit. Nous avons toujours reconnu que les navires canadiens ne seront pas toujours disponibles ou que, pour une raison ou pour une autre; il faudra un type particulier de navire. Il pourra s'agir d'un navire de plaisance, d'un transporteur de minerai ou d'un transporteur en vrac qui peut résister aux glaces au nord du 60° parallèle, et ainsi de suite.

Les commerçants et les industriels canadiens ont besoin de navires à un moment donné, non pas six mois après. Lorsque le besoin se fait sentir, ils doivent pouvoir recourir à des moyens de transport satisfaisants. Par conséquent, afin de ne pas porter atteinte aux droits des usagers ni aux principes qui les protègent, le gouverneur en conseil peut toujours envisager l'octroi d'un permis spécial. Si une disposition pareille ne se trouvait pas dans le projet de loi, nous insisterions pour qu'elle y soit insérée.

Le Canada devrait avoir sa propre marine marchande et j'estime que nous nous engageons dans la bonne voie en commençant par le cabotage. Nous ne serons pas témoins de l'expansion d'une marine marchande canadienne l'an prochain ou d'ici cinq ans, mais si nous ne commençons pas à un moment quelconque, nous n'atteindrons jamais cet objectif. Les milliers de futurs emplois dans nos chantiers maritimes, à bord des navires et dans les industries connexes sont trop importants pour que nous laissions adopter une mesure de cette portée sans avoir l'assurance qu'elle est sans faille, qu'elle n'offre aucune échappatoire, mais qu'elle manifeste notre désir de fournir un encadrement