

—Monsieur l'Orateur, après discussion, je crois que la Chambre est consentante, en général, à adopter le bill en deuxième lecture sans débat et à le renvoyer au comité approprié. Cette mesure traite des paris mutuels urbains, problème dont sont souvent saisis les procureurs provinciaux depuis quelques années.

M. l'Orateur suppléant (M. Béchard): La Chambre est-elle d'accord?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée et le bill, lu pour la 2^e fois, est envoyé au comité permanent de la justice et des questions juridiques.)

LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

DÉFINITION DU MOT «AÉROGLISSEUR» ET CLARIFICATION D'AUTRES DISPOSITIONS

La Chambre reprend l'examen, interrompu le mardi 15 avril, de la motion de l'honorable M. Richardson, tendant à la 2^e lecture et au renvoi au comité permanent des transports et des communications du bill S-23, visant à modifier la loi sur la marine marchande du Canada.

[Français]

M. Roland Godin (Portneuf): Monsieur l'Orateur, l'autre endroit a adopté, le 20 mars, le bill S-23, intitulé «Loi modifiant la loi sur la marine marchande du Canada». Pour des raisons, à mon avis, douteuses, le Sénat nous présente un projet de loi qui traite d'une chose qui n'existe plus au Canada, savoir la marine marchande canadienne.

Au début de ce bill, on constate que l'article 1 a trait aux aéroglisseurs, et j'y lis:

«aéroglisseur» désigne un véhicule conçu pour se maintenir dans l'atmosphère principalement grâce à la réaction, sur la surface de la terre, de l'air expulsé par la machine;»

Lorsqu'on cherche dans le dictionnaire la signification de glisser, patiner, c'est toujours en rapport avec la fonction de s'amuser. J'imagine que c'est dans cette optique que l'autre endroit nous présente ce fameux bill, puisque, à l'heure actuelle, au Canada, il n'existe que deux aéroglisseurs, l'un à Montréal et l'autre dans la région de Vancouver.

En 1964, notre pays ne possédait que trois unités et, parmi celles-ci, il y avait bien un vieux cargo qui a été construit au cours de la deuxième guerre mondiale. Il y avait également un navire-citerne, ce qui donnait du travail à moins de 100 personnes.

Le bill S-23 renferme 28 articles qui traitent de modifications, de règlements et de

chaloupes de 15 et 18 pieds. Par contre, je n'y ai rien trouvé qui ferait renaître notre flotte de haute mer.

Tous les pays du monde, même ceux dont le littoral est moins étendu que celui du Canada, s'enorgueillissent de construire et de faire naviguer des cargos de haute mer.

Le Niger, par exemple, est un petit pays qui est considéré par le gouvernement canadien comme un pays sous-développé, un pays à qui nous accordons des prêts sans intérêt, un pays à qui nous accordons des subsides. Pourtant, ce pays possède des navires qui sillonnent nos eaux et qui transportent nos marchandises.

Et ce pays n'est pas le seul. De nombreux navires arborent les pavillons de tous les pays du monde. Tous ces navires ont des équipages qui sont engagés dans leur pays respectif, ce qui explique pourquoi de nombreux chômeurs canadiens sont révoltés de voir autant d'étrangers gagner leur vie sur les eaux canadiennes, en transportant des marchandises canadiennes. Le Canada possède 59,670 milles de côtes maritimes, presque trois fois le tour de la terre, savoir les plus longues côtes du monde. Ce pays a quand même réussi à créer du chômage et de la misère dans un domaine jadis si florissant.

Nous avons d'immenses cargaisons de pétrole, de céréales, de papier, de bois, de minerai, d'amiante, de pierre, de granit et d'autres marchandises à transporter vers les grands marchés du monde. Peu de pays ont des intérêts plus directs, eu égard au commerce maritime, que le Canada, puisque près de 17 p. 100 de notre produit national brut est exporté.

De 1957 à 1962, nos exportations représentaient 5 p. 100 de toutes les exportations du monde. Si l'on fait abstraction du commerce mondial du pétrole et si l'on tient compte du fait que les cargaisons solides transportées par voie d'eau par le Canada étaient de 10 p. 100 en 1961, il est évident que les exportations et le transport des marchandises exportées devraient être liés; la situation contraire, dans son ensemble, donnera naissance à une crise économique plus ou moins dange-reuse et plus ou moins sérieuse.

Monsieur l'Orateur, la variété et la qualité du transport maritime et le contrôle des tarifs maritimes sont des éléments essentiels d'une politique commerciale canadienne. La possession d'une marine marchande est indispensable à l'établissement de nouveaux marchés et pourrait bien être décisive pour conserver ceux qui existent déjà.

Étant donné que la participation de notre pays, dans le domaine du transport maritime, est à peu près nulle, cet état de choses ne saurait durer sans nuire à notre situation