

*Code maritime—Loi*

Troisièmement, les droits acquis énoncés à l'article 10 devraient expirer le 23 septembre 1978.

En 1973, le ministre des Transports d'alors a annoncé une politique limitant le cabotage au Canada aux navires canadiens et a indiqué que les navires britanniques qui faisaient du cabotage à ce moment-là, jouiraient des droits acquis pendant une période de cinq ans. Nous croyons que cette période de cinq ans aurait dû commencer le 24 septembre 1973, date de l'annonce de cette politique ou au plus tard le 26 avril 1974, date à laquelle on a avisé les pays du Commonwealth que le Canada se retirait de l'Accord du Commonwealth britannique au sujet de la marine marchande.

Il a ensuite pressé le comité d'étudier cette question, et je pense que ce dernier l'a fait. J'accepte l'idée avancée par le secrétaire parlementaire, et appuyée par leur expert, M. Maloney, selon laquelle, du point de vue des formalités, la date la plus tardive proposée est la meilleure. Cependant, nous divergeons quelque peu d'opinion. Nous essayons depuis 15 ou 20 ans de rétablir les conditions qui nous permettraient non seulement de reconstruire une flotte de navires au long cours, mais aussi d'accroître les possibilités actuelles du Canada en matière de cabotage.

La plus grande partie du transport canadien se fait maintenant au moyen de navires canadiens; il n'y aura donc pas grand problème de ce côté. Je pense que de 75 à 80 p. 100 de notre commerce est effectué au moyen de navires canadiens aujourd'hui; et il en a toujours été ainsi. Il n'y aura donc pas beaucoup de navires qui seront touchés. Le député de Capilano (M. Huntington) a exprimé hier à la Chambre sa crainte qu'on nuise à la concurrence dans le transport des marchandises. C'est possible, et nous ne l'oublions pas, mais ce que je veux dire, c'est que ce n'est pas très important en ce qui touche le cabotage. Le pourcentage de notre cabotage effectué au moyen de navires qui ne sont ni immatriculés au Canada ni manœuvrés par des équipages canadiens est relativement peu élevé.

Mais cet aspect prend vraiment de l'importance du fait qu'il influence, au plan des principes, notre attitude face à l'établissement d'une marine marchande canadienne. Si l'on ne tient compte que des bâtiments appartenant à des conférences de lignes régulières, le Canada a enregistré l'an dernier quelque 452 navires entrant et sortant du pays. Pour adhérer à la convention de la CNUCED et au nouveau code d'éthique des conférences de lignes régulières et prendre à notre charge à perpétuité 40 p. 100 de notre trafic import-export, il nous faudrait 175 navires canadiens. En vertu de la convention de la CNUCED, 55 p. 100 des principaux transporteurs du monde ont déjà acquiescé à cette proposition précise. Mais je m'éloigne un peu trop de la date du retrait de la convention de navigation du Commonwealth.

Je cherche à attirer l'attention de la Chambre sur le fait que nous parlons ici de créer au moins 7,000 nouveaux emplois pour des Canadiens. Par exemple, le chantier naval de Halifax, dans ma propre circonscription, verra arriver d'ici un an la fin de son programme de construction et d'expansion d'installation de forage pétrolier au large de la côte. Qu'advient-il des 600 ou 800 hommes qui seront mis à pied? Nous cherchons à créer du travail pour nos chantiers de construction maritime. Nous cherchons à créer des emplois pour nos marins, pour nos officiers de marine marchande et pour nos fournisseurs canadiens. Nous parlons ici d'argent durement gagné. Nous versons 2.7 milliards de dollars dans les coffres des cartels de Tokyo, de New-York, de Londres et d'Athènes. Je tiens à ce que cela nous revienne, non pas dans 15 ou 10 ans, mais aussitôt que cela pourra se faire de façon ordonnée. Je tiens à ce que nous soyons très fermes sur ce point.

[M. Forrestall.]

● (1440)

On pourrait demander quelle différence il y a à ce que l'anniversaire soit en 1978 ou en 1980. La seule différence probablement, c'est que cela montre aux autres pays du monde que nous avons sérieusement l'intention de garder chez nous une bonne partie de ces 2.7 milliards de dollars pour notre propre usage au lieu d'en faire profiter les étrangers. Le rapport quelque peu savant de la Commission Darling a fait un certain nombre de recommandations à l'égard d'une structure internationale de la navigation pour le Canada. Les députés ont sans doute lu ce rapport. On y faisait certaines observations intéressantes à propos de la position du Canada s'il continuait à compter sur les transporteurs étrangers.

On y trouve également certaines observations intéressantes à propos de notre inaction à cet égard. On y faisait remarquer que non seulement nous devons prendre ces mesures, mais que nous devons les prendre ostensiblement. Dans la situation actuelle, notre bois est transporté de la Colombie-Britannique au Japon à bord de navires japonais. Notre bois de la côte ouest est transporté à bord de navires battant pavillon étranger. Les pommes de terre du Nouveau-Brunswick sont expédiées aux États-Unis, vers les Caraïbes et en Europe dans des navires immatriculés à l'étranger. Pourquoi? En prenant une attitude extrême et en fixant la date au-delà de laquelle les droits acquis ne vaudront plus, sauf s'il n'y a pas de navire canadien convenable pour faire le travail, nous semblons dire aux pays intéressés qu'ils peuvent continuer à chercher notre argent parce que nous avons besoin de leurs navires. Certains ont prétendu que nous ne pouvons soutenir la concurrence à cause du coût des équipages. C'était vrai il y a 40 ans, mais ce facteur n'a plus sa valeur aujourd'hui, étant donné l'automatisation à peu près complète des navires modernes. Ce n'est plus un argument.

Et je reviens à la situation où nous nous trouvons aujourd'hui. Nous déclarons à tous les pays du monde que nous réaliserons nos objectifs même s'il faut attendre 100 ans. Ce que nous devrions dire, c'est que nous comptons le faire le plus rapidement et le plus efficacement possible et que le délai ne sera que de deux ou trois ans. Cela n'est sans doute pas de la première importance. Cependant, ce qui compte c'est la création d'une industrie canadienne d'envergure. Tous les autres grands moyens de transport du Canada aujourd'hui sont protégés et subventionnés. Depuis longtemps, on a considéré la marine marchande comme une industrie accessoire alors qu'elle est essentielle; c'est une des grandes industries au Canada. Les effectifs seraient de l'ordre de 14,000 marins et de 3,000 à 5,000 officiers et mécaniciens. Toute industrie qui emploie 14,000 personnes contribue largement à l'économie canadienne. Disons à tous ceux qui acheminent nos produits parce que leur équipage leur coûte quelques dollars de moins, à l'exception des Russes et d'un ou deux autres pays, que nous avons l'intention de nous en occuper nous-mêmes non pas à un moment indéterminé, mais dès la première occasion.

Je pense que nous avons clairement signifié à tous les pays du monde, surtout aux pays du Commonwealth qui sont parties à l'entente au sein du Commonwealth, que nous voulons que les 2.7 milliards que nous versons en frais de transport reviennent au consommateur canadien, enfin au gouvernement qui peut en faire ce qu'il voudra. Nous voulons que cet argent reste au Canada afin que nous puissions nous en servir pour construire notre propre marine marchande et la développer comme il convient, de