

[Texte]

twin screw. The *Macdonald* is triple screw and she is more adequate with triple screw.

Mr. St. Pierre: Assuming the *Lenin* is out of service, does any country to your knowledge have an icebreaker equal to the *St. Laurent*?

Capt. Fournier: No, I do not think so.

Mr. St. Pierre: We probably have the best operating icebreaker in the world?

Capt. Fournier: We probably have.

Mr. St. Pierre: I would like to change my questioning to a related subject, and that is getting crews for your ships. Do you have any difficulty in recruiting for the coastguard and for the icebreaking service specifically?

Capt. Fournier: Yes and no. We can get men but to get seamen is difficult. It is hard to get men who want to go to sea and stay. Most of our regular men who are permanent employees stay but in the meantime we have vacation time, you see. While our regular men are on vacation, we have to hire casual people. The casual people stay for a little while, and because they do not like the sea they go back home.

Mr. St. Pierre: Your efficiency is impaired by this?

Capt. Fournier: Yes. I would say that it would be good if we had a school to train those men, to tell them what they are up against. Those men looking for a job go to Manpower and Manpower says they have a job for them on the icebreakers. A man will come, but he is not used to being away from his family. He is usually a man who is looking for a job that will allow him to be home all the time. A seaman is a person usually looking for something higher, for promotion. If a man does not have that idea in mind, he is going to look for another job ashore and leave the service.

Mr. St. Pierre: How would your seaman's wages compare with other private shipping operations?

• 1140

Capt. Fournier: They compare very well. The comparison is pretty good.

Mr. St. Pierre: Should they be higher, in your opinion, owing to the difficulty of the job?

Capt. Fournier: Sure. For instance, a seaman on a merchant ship is there for painting and cleaning. Whereas, we have certain risks. We have all kinds of jobs. We need a landing cargo with barges. It is a different seaman ship altogether, you see. Therefore, we need men who will stay with us long enough to be trained and become efficient on the job. A higher wage might solve the problem.

If you take a man away from his family for four months of the year, he should have a little bit of compensation.

Mr. St. Pierre: How does your wage scale compare with that of the American icebreaking crews?

[Interprétation]

plus de puissance que le *MacDonald* qui a trois hélices, ce qui le rend plus efficace.

M. St. Pierre: En supposant que le *Lénine* soit hors service, connaissez-vous un pays qui possède un brise-glace semblable au *Saint-Laurent*?

Capitaine Fournier: Non, je ne crois pas.

M. St. Pierre: Donc, nous avons sans doute le meilleur brise-glace au monde?

Capitaine Fournier: Sans doute.

M. St. Pierre: J'aimerais passer maintenant à une question parallèle. J'aimerais savoir si vous avez des difficultés de recrutement pour les services de brise-glace de la garde côtière canadienne?

Capitaine Fournier: Oui et non. Nous pouvons trouver des hommes mais pour trouver de véritables marins c'est très difficile. Je parle de gens qui veulent prendre la mer et y rester. Nous avons surtout des effectifs permanents qui constituent le gros de nos employés mais ces employés sont parfois en congé et nous devons donc trouver des employés occasionnels qui n'aiment pas beaucoup la mer et qui rentrent dans leur foyer assez vite.

M. St. Pierre: L'efficacité de vos services s'en voit-elle diminuée?

Capitaine Fournier: Oui, je pense que si nous avions une école nous pourrions former les gens et leur dire ce qui les attend. Aujourd'hui les gens que nous recevons sont passés par les bureaux de la Main-d'œuvre et où on leur a dit: «Nous avons du travail sur les brise-glaces». A ce moment-là, l'individu décide de partir mais, manifestement, il n'est pas habitué à rester loin de sa famille. D'habitude, il cherche un travail qui lui permet de vivre en famille. Un marin, lui, cherche un emploi qui lui permettrait d'avancer. Toutefois, s'il s'agit d'un individu qui n'a pas la vocation, il va chercher un autre travail à terre et nous quitter.

M. St. Pierre: Comment peut-on comparer les traitements que vous offrez aux traitements qu'offrent les compagnies maritimes?

M. Fournier: Ils soutiennent la comparaison.

M. St. Pierre: Seraient-ils plus élevés selon la difficulté du travail.

M. Fournier: Certainement. Sur un navire marchand, un marin est là pour qu'il passe son temps à peindre et à nettoyer des bateaux mais nous avons des problèmes bien différents et nous courons certains risques, nous devons utiliser des péniches de débarquement. Nous exigeons une formation spéciale, aussi nos marins doivent être assez longtemps dans notre service pour se former sur le tas. Un traitement plus élevé pourrait être la solution.

Si on retire une personne de son foyer quatre mois par année, il faut lui donner une certaine compensation.

M. St. Pierre: Comment peut-on comparer vos barèmes avec ceux du service américain des garde-côtes?