

L'Adresse—M. Crouse

M. Lloyd R. Crouse (South Shore): Monsieur l'Orateur, lors de la levée de la séance, à midi, j'étais en train de parler du problème des transports dans la région atlantique du Canada. Je vous signale que les industries de la région atlantique du Canada aujourd'hui ne sont pas d'un pouce plus près des marchés de la région centrale du Canada qu'elles ne l'étaient en 1867. Ce qu'il nous faut, ce n'est pas simplement la subvention du tarif-marchandises. Je pense que les chemins de fer du Canada devraient être employés comme instrument d'expansion nationale au lieu de fonctionner suivant un régime tarifaire qui leur permet de recouvrer leurs frais d'exploitation dans chaque région. Autrement dit, à mon sens, ce serait là un premier pas vers l'unification économique du Canada, problème qui semble préoccuper beaucoup le premier ministre (M. Trudeau) et le ministre des Transports (M. Marchand). Le gouvernement lui-même l'admet, le programme MEER n'a pas réussi. On lit dans le discours du trône qu'il faut le décentraliser.

Je prétends que le problème du déplacement de l'industrie au Canada serait minime ou inexistant une fois les tarifs ferroviaires uniformisés et les disparités économiques qu'ils engendrent effacées ou les deux ramenés à un meilleur équilibre. Un régime efficace de transport ne garantit peut-être pas l'expansion économique, mais l'absence d'un tel régime est préjudiciable à la croissance de la région atlantique du Canada. On déclare dans le discours du trône que le gouvernement accorde la plus haute priorité à une politique économique qui réduira le chômage, endiguera l'inflation et renforcera l'économie en général. On ne parle pas de ressusciter la construction navale au Canada, mais je pense que c'est un domaine qui vaut d'être étudié par le gouvernement. Plus de deux ans ont passé depuis la présentation au ministre des Transports du rapport d'enquête sur le cabotage au Canada.

Le rapport Darling recommande que nos eaux côtières soient réservées aux navires battant pavillon canadien, à l'instar de tout pays maritime moderne, et que la mise en valeur de nos ressources du plateau continental et de l'Arctique s'allie à l'utilisation obligatoire de navires marchands canadiens. Depuis la publication de ce rapport, des travaux d'exploration considérables ont eu lieu, sans qu'on se soit engagé à utiliser des navires ou des travailleurs canadiens. En raison du niveau actuel élevé du chômage qui, selon les prévisions, doit augmenter, je demande au gouvernement s'il se préoccupe de développer nos ressources humaines, aussi bien que nos ressources naturelles, et pourquoi il n'a pas accordé plus d'aide aux chantiers maritimes canadiens? Par exemple, les \$2 milliards dépensés pour le chômage auraient permis la construction de beaucoup de navires. C'est l'argument que je veux faire valoir. Presque tous les pays maritimes du monde mettent en œuvre de vigoureuses politiques pour immatriculer des marines marchandes de haute mer. Ils le font parfois au moyen de subventions directes et en d'autres occasions, par des privilèges de dégrèvement fiscal.

En 1947, le Canada possédait 155 navires océaniques battant son pavillon. Depuis cette date, notre marine est tombée à presque rien, les propriétaires prétextant que le taux d'impôt élevé les a forcés à abandonner les affaires. Quelques-uns peuvent dire que le coût de construction d'une marine marchande canadienne moyenne serait trop élevé. Nous devons nous demander combien de millions de dollars nous payons annuellement aux pays étrangers pour affréter leurs navires qui transportent nos cargaisons. Si ces centaines de millions de dollars avaient été

dépensés pour des navires Canadiens, l'économie du Canada en aurait certainement ressenti les bienfaits au lieu de voir cet argent à jamais perdu. Par la même occasion, ils auraient permis de donner à des milliers de Canadiens de toutes conditions sociales de nouveaux emplois, de nouvelles possibilités et de nouvelles espérances pour l'avenir qui sont inexistantes à l'heure actuelle. Il est dur de constater que le Japon, par exemple, qui construisait un très faible pourcentage des navires du monde en 1950, en construit aujourd'hui plus de 50 p. 100. A l'heure actuelle, nous octroyons une faible subvention à la construction des navires d'utilité nationale et de ceux sur commande étrangère, mais je crois que ce programme prend fin en mars; il faut donc agir immédiatement si l'on veut faire repartir nos chantiers navals et fournir des emplois aux ouvriers de la construction navale.

Aucune autre nation commerçante du monde ne place son commerce international à la merci des transporteurs étrangers, et j'estime que nous devrions immédiatement prévoir un programme de subventions pour une durée de dix ans au moins, afin que les couleurs canadiennes puissent à nouveau flotter sur les mers, ce qui n'irait pas sans possibilités nouvelles pour notre peuple.

Enfin, le discours du trône promet de nouvelles mesures de contrôle afin d'éviter que les entreprises canadiennes tombent entre des mains étrangères. A mon avis, et en tant que représentant de la Nouvelle-Écosse, c'est une question très importante pour notre province puisqu'elle a trait au maintien de notre patrimoine et de notre droit naturel. Je pense néanmoins que tout débat sur la propriété et le contrôle d'industries canadiennes devrait porter également sur le problème épineux de la propriété et du contrôle des syndicats établis au Canada. Quoi qu'on puisse penser du rôle des capitaux étrangers au Canada, on ne peut continuer de méconnaître nos syndicats sous domination étrangère, problème beaucoup plus lié au peuple qu'au capital. Après tout, les gens sont à mon avis beaucoup plus importants que l'argent et je ne peux que me demander pourquoi ce sont les capitaux, et non les gens, qui reçoivent toute l'attention lorsqu'on aborde ce sujet. Les personnes intéressées nous disent que les investissements étrangers empêchent les Canadiens de découvrir leur propre identité économique, culturelle et politique. Ces personnes semblent avancer un argument valable, mais les syndicats nous rappellent sans cesse qu'eux aussi jouent un rôle économique, culturel et politique important dans notre société.

• (1410)

Étant donné qu'environ 62 p. 100 des travailleurs canadiens syndiqués appartiennent à des syndicats dont le siège est aux États-Unis, il serait intéressant de savoir ce que le Congrès du Travail du Canada penserait d'un organisme de surveillance sous contrôle de l'État pour les syndicats qui veulent exercer leur activité au Canada. Il serait également intéressant de savoir comment les syndiqués canadiens s'y prendraient pour acquérir la mainmise complète des syndicats actuellement installés au Canada. Je pense, personnellement, que ce serait très difficile, et qu'il ne suffit pas de dire que les syndiqués canadiens peuvent se dissocier de leurs syndicats sous domination américaine si tel est leur désir. Il faudrait avant tout que l'on trouve chez nous des dirigeants syndicaux responsables. Une autre question à envisager serait l'assistance sociale ainsi que les caisses de retraite et de grève aux États-Unis. Le gouvernement fédéral devrait s'occuper d'aider les membres des syndicats canadiens à obtenir