

C'est en ce qui a trait aux points qui sont sous-entendus dans la question posée par l'honorable représentant de Greenwood que je veux fournir au comité un exposé assez détaillé de la façon dont s'appliquent les règlements actuels car la façon de procéder, si la mesure est adoptée, demeurera la même que celle qui existe sous l'empire des anciens règlements. Je vais essayer d'exposer la situation aussi brièvement que possible.

Un marin qui cherche à travailler sur un bateau qui navigue sur les Grands lacs et sur la partie supérieure du fleuve Saint-Laurent doit présenter sa demande à un bureau local du service national de placement, afin d'obtenir sa carte de marin; pour obtenir de l'emploi il doit avoir soit une carte provisoire soit une carte ordinaire de marin. On se demandera peut-être pourquoi le ministère du Travail et le service national de placement ont été choisis, parmi tous les services du gouvernement, pour s'occuper de cette question. Je pense qu'il faut tenir compte de deux points. Le premier, et il est très important, c'est que mon ministère et la Commission d'assurance-chômage s'occupent quotidiennement des ouvriers syndiqués et autres ouvriers du Canada; il était donc probablement très bien préparé pour discuter avec les syndicats ouvriers et les syndicats patronaux toutes les répercussions de la mesure qui a été prise à la lumière de la situation menaçante de 1950. C'est ce qu'on a fait.

A ce moment-là, nous avons discuté la question avec l'association fédérale maritime de Toronto, qui représente les sociétés de navigation, c'est-à-dire les employeurs. Nous avons examiné à fond la mesure avec les représentants des syndicats ouvriers dont la compétence s'étend sur les Grands lacs, savoir, le syndicat canadien de la marine marchande pour officiers de pont, l'association nationale des ingénieurs maritimes et le syndicat international des marins. Après avoir examiné à fond tous les aspects de la question, aucun de ces syndicats, ceux des patrons ou ceux des ouvriers, ne s'est opposé à la mesure en vue. Il y a eu, certes, une divergence d'opinions touchant la façon d'atteindre l'objectif.

La deuxième raison pour laquelle l'application des règlements a été confiée au ministre du Travail, c'est que ce sont de lui que relèvent les 230 bureaux du service national de placement et que les fonctionnaires préposés à ces bureaux paraissent les plus aptes à s'acquitter du travail normal à accomplir, dans l'intérêt de ceux qui se cherchent un emploi.

Voici la ligne de conduite que nous suivons. Nous distribuons des cartes provisoires aux nouveaux requérants, lorsqu'ils se présentent

au bureau local du service national de placement. Ces cartes valent pour soixante jours. Au cours de cette période, la formule de demande du requérant, accompagnée de photos et d'empreintes digitales, est remise à la Gendarmerie royale qui fait enquête. Donc après le contrôle sécuritaire effectué sur réception de la demande, une carte de marin normale lui est délivrée par le service national de placement en échange de la carte provisoire qui lui avait été délivrée au moment même où il a fait sa demande. Il va de soi que cette procédure est suivie dans tous les cas où le ministre de la Justice n'a aucun motif de juger que la présence du requérant à bord d'un navire canadien des Grands lacs soit propre à mettre en danger la sécurité du Canada.

Là où le contrôle sécuritaire dure plus de soixante jours, comme cela se produisait fréquemment au début, on n'a pas l'habitude d'empêcher le marin de travailler. On l'a autorisé au contraire à continuer de travailler avec sa carte provisoire jusqu'à ce que le contrôle sécuritaire ait été terminé. Si ce contrôle n'a révélé aucun soupçon relatif à la sécurité nationale, une carte ordinaire est délivrée d'office. Dans la déclaration faite par moi à la Chambre, plus tôt, j'ai dit que cela s'était produit dans plus de 30,000 cas. Chaque fois, par contre, que le contrôle révèle que le requérant peut n'être pas à l'abri de tout soupçon, du point de vue sécuritaire, sa demande est transmise au ministre du Travail qui l'examine avec ses conseillers.

Les renseignements obtenus de la Gendarmerie royale ou de toute autre source sont pesés par le ministre, qui refuse d'accorder une carte au marin, ou lui retire celle qui lui avait été attribuée, s'il juge que les renseignements motivent un tel geste. S'il est convaincu que la présence du postulant à bord d'un navire canadien naviguant sur les Grands lacs pourrait nuire à la sécurité du Canada, le postulant reçoit alors une lettre personnelle du ministre à cet effet, lettre qui lui est remise par un fonctionnaire du service national de placement de la Commission d'assurance-chômage. Le marin est alors prié de remettre toute carte valide, provisoire ou régulière. Cependant, si le marin soulève la question, on lui signale qu'il peut, en écrivant au ministre, demander que son cas soit revu par le comité consultatif. Celui-ci se compose d'un juge de la Cour d'échiquier à la retraite et de deux représentants du travail syndiqué qui sont nommés après consultation des organismes nationaux du travail syndiqué qui ont compétence dans ce secteur.

Au reçu d'une demande de revision, le ministre prie les membres (ils sont au moins trois) dudit comité consultatif d'examiner tous les renseignements disponibles et de lui