

L'ajournement

Ridley Terminals a été créé en décembre 1981 après deux ans de tergiversations.

● (2210)

Je sais qu'une lettre d'intention a été remise à la firme japonaise au moins une semaine avant que le conseil d'administration de Ridley Terminals se réunisse pour prendre une décision. Il me semble que, dès le départ, on voulait conclure ce marché avec les Japonais. J'ai insisté auprès du ministre pendant six semaines, monsieur l'Orateur, et c'est parce que j'ai réussi à déranger les plans que l'adjudication du contrat a été retardée de deux semaines et demie à trois semaines. Je voudrais bien qu'elle le soit davantage.

Il y a aussi la réponse que m'a faite le ministre quand je l'ai interrogé au sujet des mémoires. Le ministre prétend avoir demandé au Conseil des ports nationaux de rencontrer l'entreprise, pour lui expliquer le sens de la décision. La rencontre n'a jamais eu lieu, monsieur l'Orateur.

Je possède une copie d'un télex expédié au ministre aujourd'hui. La société y précise que le cabinet du ministre l'a informé de la tenue de la réunion; elle devait se tenir à Vancouver, le 8 février et devaient y assister le vice-président des Ports nationaux, le président suppléant de Ridley Terminals Inc. ainsi que le président de Swan Wooster, société d'ingénieurs-conseils travaillant sur ce dossier. Enfin, une réunion devait avoir lieu le 9 février pour faire un examen complet de la question. La société affirme avoir été renversée que la réunion n'ait pas lieu et l'avoir été encore plus quand on lui a proposé une réunion à condition qu'elle ne se serve pas de l'information reçue pour continuer ses évaluations. Elle a répondu qu'elle ne pouvait accepter cette condition.

Tout ce que je réclame, monsieur l'Orateur, c'est trois mémoires. Si le ministre ou son secrétaire parlementaire peut me convaincre, moi et la Stephens-Adamson, que ce contrat a fait l'objet d'une juste évaluation, ils n'en entendront plus parler. Mais nous n'avons pas vu le mémoire, la réunion n'a pas eu lieu et nos questions se sont heurtées à un mur de silence. De toute évidence, le gouvernement tente de cacher quelque-chose, et il ne veut pas dire pourquoi le contrat a été adjugé aux Japonais. Il n'expliquera pas pourquoi des centaines de milliers d'heures-hommes, des centaines de jours de salaires, sont allés à une société japonaise plutôt qu'à une entreprise canadienne.

Le ministre a mentionné le pourcentage du contenu canadien. Les Japonais n'approcheront pas les 50 p. 100, tandis que le fabricant canadien atteindrait les 96 p. 100. Près de 500 travailleurs d'une usine de Belleville ont justement besoin de ce genre de marché. Il me semble que trois simples mémoires pour expliquer à quelque 500 personnes pourquoi des emplois leur sont enlevés au profit des Japonais, ce n'est pas trop demander. Si le ministre et son secrétaire parlementaire n'ont rien à cacher, sûrement ils devraient pouvoir produire ces documents. Autrement, nous devons supposer que le gouvernement a pour politique de donner du travail aux pays étrangers.

M. Robert Bockstael (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, je tiens à signaler que l'on a fait un effort considérable pour assurer une participation canadienne élevée au projet de terminus pour l'expédition du charbon à l'île Ridley. Sur un coût estimatif de 230 millions, plus de 80 p. 100 de la fabrication sera canadienne.

Dans le cas dont le député a parlé, l'achat de deux appareils de manutention, le soumissionnaire à qui est allé le contrat garantissait une participation canadienne de 53 p. 100. Comme le ministre l'a fait remarquer dans sa réponse, cette décision ne doit pas s'interpréter comme une atteinte à l'excellente réputation dont jouit le soumissionnaire canadien Stephens-Adanson de Belleville, en Ontario. Cette société a décroché de gros contrats récemment au Canada et à l'étranger, malgré une concurrence internationale acharnée.

Le ministre a accepté la décision de Ridley Terminals Inc. en se fondant sur les conseils techniques qu'on lui avait donnés. Il se préoccupait évidemment du calendrier critique des travaux et de l'ampleur du projet charbonnier du nord-est de la Colombie-Britannique, d'où l'importance qu'il se réalise dans les délais prévus.

● (2215)

L'INDUSTRIE—A) LA PARTICIPATION CANADIENNE DANS LA FABRICATION DE MATÉRIEL MINIER
B) LE CONTRAT ACCORDÉ À UNE SOCIÉTÉ JAPONAISE

M. Thomas Siddon (Richmond-Delta-Sud): Monsieur l'Orateur, les questions que j'ai posées au ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Gray) faisaient suite à celle qu'avait posées le député de Prince Edward-Hastings (M. Ellis). Elles figurent à la page 15046 du hansard du mardi 16 février.

Dans la principale question, je demandais essentiellement pourquoi le pourcentage du matériel minier fabriqué au Canada pour être utilisé chez nous était tombé de près de 70 p. 100 en 1970 à 29 p. 100 à peine en 1980. De fait, si l'on examine les chiffres que le ministre a données dans sa réponse il y a deux jours, on constate que le pourcentage du matériel minier fabriqué au Canada est tombé à seulement 27 p. 100. Ce sont les chiffres de Statistique Canada pour l'année 1980.

Nous avons connu un déficit commercial de 167 millions de dollars en 1980 pour le matériel minier. Cela comprend des importations de matériel minier d'une valeur d'environ 330 millions de dollars. Selon les chiffres du ministre, le Canada a importé pour 372 millions de dollars de matériel minier. Ce chiffre entre en ligne de compte dans le déficit commercial courant de 21 milliards de dollars au titre des produits manufacturés et il a des conséquences dommageables et négatives sur l'économie et sur l'embauche pour les jeunes Canadiens.

J'ai posé essentiellement deux questions au ministre. Pourquoi le gouvernement libéral a-t-il permis que le pourcentage du matériel fabriqué au Canada tombe aussi bas que 27 p. 100 en dix ans? Quelles mesures précises le ministre ou le gouvernement compte-t-il prendre pour rectifier cette situation tout à fait regrettable?

Le ministre, que l'on considère comme le grand manitou de la stratégie industrielle, fait toutes sortes de promesses depuis près de trois ans à la Chambre, mais il n'a pas encore pris une seule initiative constructive ou donné la moindre indication que le gouvernement faisait quelque chose pour mettre fin à cette tendance dévastatrice dans le commerce des produits manufacturés, surtout dans le secteur minier. Il s'agit, bien entendu, de matériel dont nous aurons bien besoin au cours des dix prochaines années pour réaliser tous nos mégaprojets, particulièrement dans l'industrie minière, et aussi pour l'exploitation des sables bitumineux, du charbon et de divers minerais. Il s'agit de machines lourdes comme des élévateurs d'empilage dont mon collègue a parlé il y a quelques instants, des draglines, des