

*Initiatives ministérielles*

ventions de l'État à l'intérieur, quand on peut se servir d'entreprises privées déjà existantes.

Or, on vient de dépenser des centaines de millions de dollars pour bâtir des entreprises concurrentes de consortiums déjà existants, québécois et canadiens. Cela pose encore des interrogations pour les travailleurs québécois. Pourquoi, dans un mégaprojet comme celui-ci, ne donne-t-on pas la chance à des entreprises canadiennes déjà existantes d'en profiter pour pouvoir se développer et d'exiger que des compagnies comme la Mobil Oil, des multinationales, pour pouvoir aller s'arracher les richesses naturelles d'un pays, qu'elles puissent justement, pour se les arracher, payer le prix et faire développer de l'expérience à nos entreprises canadiennes?

Pourquoi le contenu canadien n'est-il pas plus élevé que ce qu'on retrouve dans le projet actuel? Le pourcentage m'apparaît très limité.

Depuis plusieurs années, principalement au Québec, puisque je suis représentant d'un parti qui sert d'abord les intérêts autant financiers qu'autres du Québec, pourquoi, par exemple, depuis qu'on a parlé de rationalisation pour les chantiers navals, on a fermé un chantier à Montréal, on a fermé un chantier à Tracy pour n'en laisser qu'un à Québec, disant que la même rationalisation s'effectuerait dans le reste des régions du Canada? Cela ne s'est pas fait. Si bien qu'on se retrouve encore avec plusieurs compagnies canadiennes qui attendent des contrats désignés du gouvernement fédéral pour pouvoir survivre. Or, pour l'expertise militaire, par exemple, on sait durant la dernière Guerre mondiale, la majorité des frégates avaient été construites par Marine Industries. Or, ce marché, en développant par exemple et en dirigeant les contrats des frégates en deux, un contrat de six frégates et un autre de six, dernièrement, un par le gouvernement libéral, un par le gouvernement conservateur, a fait en sorte que l'expertise militaire s'est dirigée davantage vers le Nouveau-Brunswick alors que c'était un acquis pour le Québec.

Un autre, le *off-shore*: la seule compagnie canadienne qui avait bâti des plates-formes de forage était la Davie Shipbuilding, à Lauzon. Or, encore là, avec des fonds fédéraux, on déplace des connaissances, une expertise vers une région autre que le Québec pour faire en sorte que dans les autres projets qui pourraient venir comme le projet de la mer de Beaufort, l'expertise étant déjà rendue, étant déjà démenagée vers une autre région du Canada, elle aura encore la priorité au détriment d'institutions et de compagnies qui étaient déjà dans le domaine. Cela pose énormément d'interrogations pour les Québécois. Cela pose énormément d'interrogations aux travailleurs qui s'attendaient à voir des retombées, que ce soit celles de MIL- Tracy ou de MIL-Lauzon.

Je suis extrêmement surpris et j'espère que les députés québécois du parti conservateur et du parti libéral s'objecteront à ce que ce projet-là reste tel quel et demanderont des modifications dans le but d'en augmenter le contenu canadien pour que plus de retombées se fassent sentir au Québec et au Canada nécessairement.

Je pense que le fait de réserver à Terre-Neuve la part du lion là-dedans fait en sorte que ce projet qui devait être un projet pancanadien devient d'abord un projet terre-neuvien avec un montant allant dans les milliards. Nous n'avons pas d'objection, bien sûr, à ce qu'une très grande majorité des travaux soient là. Où nous avons une objection, c'est qu'on finance à l'aide des fonds canadiens des compagnies, qu'on fonde des compagnies qui viendront concurrencer les compagnies déjà existantes dans les autres régions du Canada qui pourraient soumissionner dans ces travaux-là.

Je voudrais vous rappeler également, monsieur le Président, que le consortium Hibernia réserve un module seulement à des compagnies canadiennes et qu'ensuite il va sur le marché international en disant souhaiter que les compagnies canadiennes puissent concurrencer.

On sait que dans les autres pays, surtout ceux qui produisent ces navettes ou ces pétroliers-navettes ou ces navires de soutien qui feront partie du projet, on sait que ces pays-là subventionnent énormément leur industrie. Or, ce n'est pas le cas de l'industrie canadienne. Donc, elle ne sera jamais capable de concurrencer les industries internationales. Il faut donc, pour pouvoir avoir des retombées pour les compagnies canadiennes, il faut absolument que le contenu canadien soit augmenté. Et je ne parle pas ici exclusivement des compagnies québécoises. Mais on sait que les compagnies québécoises ont formé une compagnie, la MIL; Marine Industries a formé un consortium avec des compagnies de Toronto, des compagnies de provinces de l'Est, pour pouvoir accéder à des contrats dans ce projet pancanadien.

Monsieur le Président, je voudrais terminer en faisant appel à mes confrères québécois pour qu'ils fassent bloc avec nous pour pouvoir faire en sorte que le contenu canadien augmente dans ce projet et qu'on accepte une modification pour qu'il y ait plus de retombées au Québec.

• (1750)

En terminant, monsieur le Président, je voudrais donc proposer l'amendement suivant à la motion n° 2 de M. MacDougall.

Qu'on modifie la motion numéro 2 en ajoutant, au paragraphe c) après le mot «souhaitables», ce qui suit: «notamment l'assurance que les appels d'offres sur les cinq super modules de la plate-forme soient, dans un premier temps, réservés aux seules entreprises canadiennes.»

Monsieur le Président, je voudrais m'excuser de vous avoir présenté la motion écrite à la main, mais sûrement, avec la compréhension des autres partis, si nous avons un