

- a) en soutenant certains programmes de perfectionnement,
- b) en acquittant la moitié du coût d'acquisition du nouveau matériel requis pour la modernisation des usines, et
- c) en soutenant l'établissement de moyens et d'entreprises compétentes de production de pièces constituant et de matériaux,

selon les modalités et conditions approuvées par le Conseil du Trésor, et autorisation, nonobstant l'article 30 de la Loi sur l'administration financière, de prendre des engagements globaux de \$150,000,000 aux fins susmentionnées pendant l'année financière courante et les années financières subséquentes, \$32,000,000.

10. Fonds pour faire progresser les possibilités technologiques des fabriques canadiennes au moyen de certains programmes de perfectionnement dans le domaine civil (et non pas de la défense), selon les modalités et conditions approuvées par le Conseil du Trésor, et autorisation, nonobstant l'article 30 de la Loi sur l'administration financière, de prendre des engagements globaux de \$40,000,000 aux fins susmentionnées pendant l'année financière courante et les années financières subséquentes, \$10,000,000.

15. Subventions en capital pour la construction de navires commerciaux et de bateaux de pêche, selon les règlements du gouverneur en conseil, \$32,500,000.

M. Crouse: Monsieur le président, le montant de ce crédit est de 9.5 millions de dollars inférieur à celui de l'an dernier. Je me demande pourquoi on a réduit cette dépense-ci, puisque ces affectations ont aidé à procurer des emplois fort nécessaires à un bon nombre de chômeurs dans nos chantiers maritimes, tout en permettant à nos flottes de commerce et de pêche de s'élargir. Sans subventions à la construction navale, nos constructeurs de navires ne peuvent songer à faire concurrence à leurs homologues du Royaume-Uni, des Pays-Bas ou du Japon. Cette situation résulte en partie du coût élevé de la main-d'œuvre et des matériaux au pays, mais aussi pour une bonne part actuellement du taux élevé des impôts.

A l'heure actuelle, il n'y a aucun navire en chantier dans ma circonscription. Il ne faut pas croire que le besoin ne s'en impose pas, non seulement dans ma circonscription ou en Nouvelle-Écosse, mais dans toutes les provinces atlantiques. Du moment que nos navires de pêche tombent en désuétude, il faut les remplacer. A l'heure actuelle, nous avons besoin d'un nouveau dragueur à pétoncles et l'industrie du limule a besoin de navires. Mais tant que le gouvernement n'assumera pas ses responsabilités envers la construction navale et nos pêcheurs en établissant une politique de chantiers maritimes, les navires requis actuellement par les Canadiens devront être construits à l'étranger. Cela ne fera qu'aggraver notre sérieux problème actuel du chômage.

Quand on fait construire un navire en Europe, l'industrie de la construction navale au Canada n'y gagne rien. Le navire ne ren-

[M. le président.]

ferme ni bois ni acier fourni par les Canadiens. Ni son outillage de chauffage ni ses appareils électroniques, ni même la peinture qui revêt sa coque ne sont fabriqués par les Canadiens. Aucune autre industrie ne saurait se comparer à la construction navale, du point de vue de sa répercussion sur l'ensemble de notre économie. La construction d'un navire pourrait se comparer à l'édification d'un petit village. Chauffage, électricité, énergie et une foule de matériaux, jusqu'au rouleau à pâtisserie pour le chef de la cuisine du bord, tout cela fait partie de ses exigences.

Le ministre et le gouvernement n'ont aucun scrupule à porter le montant des services professionnels et spéciaux à 1.6 million de dollars ou à consacrer \$127,000 de plus aux téléphones, comme le ministre nous l'a appris ce soir. Mais lorsqu'il s'agit d'un problème aussi important que l'aide à nos navires de commerce et de pêche, on réduit les montants par souci d'économie.

Monsieur le président, le ministre connaît certainement les répercussions de l'absence actuelle de politique sur le rôle du gouvernement dans l'industrie de la construction navale. N'ayant pas de bateaux à construire, nos charpentiers de navires sont obligés de chercher d'autres emplois. Ils risquent ainsi de perdre bien vite leurs qualifications. Je signale également que le montant actuel des subventions ne suffit pas à couvrir la différence de coût qui sépare les entrepreneurs canadiens des constructeurs étrangers.

C'est pourquoi, monsieur le président, je demande au ministre de presser quelque peu ses collègues de prévoir, sans tarder, une politique canadienne de la construction navale. Le ministre pourrait-il indiquer ce que projette son ministère pour octroyer l'aide si nécessaire à cette industrie très importante et qui touche de si près un grand nombre de Canadiens?

L'hon. M. Pepin: Monsieur le président, ce crédit est passé de 42 à 32 millions de dollars, non en raison d'un manque d'intérêt mais simplement parce que, dans les circonstances actuelles, la demande relative à la construction navale nous permet de croire que 32 millions de dollars suffiront. Mon collègue le ministre des Pêcheries a eu récemment des entretiens avec les représentants du gouvernement de la Nouvelle-Écosse; ils ont convenu qu'il y aurait un ralentissement de la construction cette année, en raison des tendances à la hausse de l'industrie de la construction navale au cours des années précédentes. La réduction de 42 à 32 millions de dollars n'implique pas un manque d'intérêt de la part du gouvernement, mais simplement une analyse des faits.

(Le crédit est adopté.)