

Expansion des exportations—Loi

Évidemment, je parle seulement des chantiers navals, mais où sont ces 200,000 emplois? C'est un véritable casse-tête mathématique que je suis incapable de résoudre. Je ne prétends pas que tous ces emplois étaient dans la construction navale, mais si on dépense 500 millions de dollars pour construire des navires pour la marine marchande étrangère, il faudrait au moins que nous conservions nos emplois. Il serait resté quelque chose au Canada, en fait d'emplois permanents. Mais non, les chiffres que l'on nous communique—et j'ai des raisons de croire qu'ils sont tirés des statistiques du ministère de l'Industrie et du Commerce auquel la SEE est comptable—démontrent qu'à la suite de cette dépense, les chantiers navals au Canada ont 1,000 emplois de moins. Comment peut-on justifier ce genre d'opération?

● (1642)

J'aimerais voir les choses d'un peu plus près, mais j'ai bien peur d'être obligé pour le faire, d'ajouter à l'ensemble quelque confusion que je ne puis d'ailleurs expliquer. J'espère qu'un jour le ministre nous l'expliquera. Je voudrais en effet passer en revue les divers contrats de construction maritime conclus avec la France. Ces chiffres sont tirés des rapports de 1971 à 1977, qui contiennent la liste des marchés conclus chaque année et des débours annuels à ce titre. Je trouve l'ensemble très obscur, mais je crois que cela vaut la peine d'être inscrit au compte rendu. Il s'agit de contrats pour la construction de bateaux commandés au Canada par la France. Il sera possible de relier les dates avec les chiffres que j'ai cités précédemment.

En 1971, les marchés signés avec la France représentaient la somme de 88.71 millions de dollars, et pour cette année-là, l'exécution des contrats commençant juste, il n'y a eu que 1.53 millions de dollars de dépensés. L'année suivante, les marchés conclus représentaient 55.61 millions de dollars, pour 2.28 millions de dollars dépensés seulement. En 1973, les marchés conclus représentaient 40.74 millions de dollars, pour une dépense de 11.67 millions de dollars, seulement. En 1974, les marchés conclus étaient de 60.896 millions de dollars, pour un débours de 34.510 millions de dollars. Ce que je ne puis comprendre, ce sont les différences d'une année sur l'autre dans les marchés conclus entre la France et le Canada pour la construction de ces navires. J'en arrive à 1975 où les chiffres entre les marchés conclus et les débours semblent coïncider cette année-là. En 1975, les contrats conclus représentaient 60.248 millions de dollars et les débours 60.248 millions de dollars. La même chose se reproduit en 1976 où les marchés et les débours ont aussi coïncidé, et représentaient la somme de 60.230 millions de dollars, d'un côté comme de l'autre.

Je crois avoir déjà mentionné le nombre de navires construits pour la France aux termes de ces marchés. J'en suis heureux pour les ouvriers de ces chantiers navals, et je ne m'en plains pas, mais je prétends néanmoins que ces navires auraient dû être construits pour la marine marchande canadienne, et que l'aide accordée aux acheteurs étrangers devrait

être et aurait dû être accordée aux entreprises canadiennes prêtes à y avoir recours. Ce même nombre de bateaux, soit 51, battraient aujourd'hui pavillon canadien dans le monde entier, transporteraient des marchandises canadiennes du Canada pour rapporter ensuite des produits d'importation. Quelle est la leçon à tirer du point de vue de la marine marchande canadienne? Je crois que la réponse va de soi.

Je me pose aussi la question suivante: qu'est-ce que cela représente sur le plan des moyens d'études du potentiel d'études du Canada? D'après moi—et c'est ce que nous devons déduire des chiffres que j'ai présentés et des statistiques de la SEE—nous avons utilisé des techniques canadiennes de soudure dans les chantiers de construction navale canadiens, mais nous n'avons apporté aucune contribution à la technologie qui devrait être en place et qui l'était et qui est une composante de la tradition canadienne en matière de construction navale. Ni nous, ni la SEE, ne remédions à cette situation déplorable.

La construction navale canadienne a été renommée pendant des siècles, jusqu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale où elle a commencé à décliner, et nous en subissons les conséquences. Nos capacités en matière de construction et de conception de navires ont diminué et sont sur le point d'être réduites à néant, par suite de la politique du gouvernement actuel qui fait souder et assembler des navires sur plans étrangers. Je redoute le sort qui sera réservé à notre programme naval et j'ai bien peur que nous n'achetions les plans à l'étranger et que nous ne fassions faire nos bateaux dans les chantiers canadiens parce que cela serait moins cher. Sous l'angle strictement financier, le prix du navire lancé serait-il moins élevé mais d'un autre côté—et j'en suis persuadé—n'empêcherions-nous pas ainsi le progrès des techniques canadiennes que nous devrions maintenir dans ce pays?

Je remarque, monsieur l'Orateur, que vous vous agitez sur votre siège. Peut-être pourrais-je revenir à cette question ultérieurement et m'étendre sur la notion très importante de la perte, pour le Canada, des techniques de conception de navires marchands et de navires de guerre.

LA MOTION D'AJOURNEMENT

[Traduction]

QUESTIONS À DÉBATTRE

L'Orateur suppléant (M. Ethier): A l'ordre. En conformité de l'article 40 du Règlement, je dois informer la Chambre des questions qui seront soulevées au moment de l'ajournement: le député de Laval (M. Roy)—Société Radio-Canada—La célébration de la semaine du Canada; le député de Capilano (M. Huntington)—Finances—Les droits antidumping sur les poutres d'acier à larges ailes; le député de Surrey-White Rock (M. Friesen)—Finances—Les droits antidumping sur les poutres d'acier à larges ailes.