

### L'ajournement

La tendance montre que, en 1983-1984, 2 942 places étaient offertes aux femmes réfugiées. En 1986-1987, les places étaient au nombre de 3 911. C'est là une amélioration de 30 p. 100. J'espère que la députée conviendra que le gouvernement fait tout son possible pour améliorer le sort des femmes réfugiées et des immigrantes de sorte qu'elles puissent obtenir la formation linguistique dont elles ont besoin pour entrer sur le marché du travail.

#### [Français]

LES CHANTIERS MARITIMES—ON DEMANDE DES PRÉCISIONS SUR LE RETARD APPORTÉ À LA RESTRUCTURATION DE L'INDUSTRIE AU QUÉBEC / ON DEMANDE DES PRÉCISIONS AU SUJET DES FRÉGATES

**M. Jean-Claude Malépart (Montréal—Sainte-Marie):** Monsieur le Président, c'est suite à une question posée au mois de novembre 1986 concernant le problème des chantiers maritimes au Québec et, monsieur le Président, un an après il n'y a rien de réglé en ce qui concerne les chantiers maritimes. A ce moment-là je mentionnais que le gouvernement conservateur avait promis au gouvernement du Québec d'acheter deux chantiers. On sait que le gouvernement du Québec était propriétaire du chantier de Marine Industrie à Sorel et que la compagnie Versatile était propriétaire du chantier de la Davie à Lauzon, et du chantier de la Vickers à Montréal. Face à une catastrophe dans le domaine des chantiers maritimes, à cause de l'incompétence du gouvernement conservateur et de l'absence de politique, il en est résulté que la compagnie Versatile est en faillite et qu'elle ne pouvait pas respecter ses engagements.

Le gouvernement conservateur, par la voie du ministre des Approvisionnements et Services (M. Côté) d'aujourd'hui, qui était ministre de l'Expansion industrielle régionale, demandait au gouvernement du Québec de se porter acquéreur par la voie de Marine Industrie de Sorel propriétaire du chantier de Lauzon à Québec et celui de Montréal, et en retour le gouvernement promettait d'accorder des contrats volumineux et de s'assurer que le fédéral serait un client important pour les trois chantiers maritimes, ce qui permettrait de ramener les 5 000 travailleurs qui étaient en chômage à l'époque dans le milieu de travail.

Monsieur le Président, un an après cela, on est encore dans la même position, on est encore dans l'indécision. Non seulement les chantiers maritimes du Québec sont privés mais aussi les chantiers des provinces atlantiques. On sait que la province de Québec et autant St. John attendent des décisions en ce qui concerne la répartition au sujet des frégates.

Je pense qu'il est important de rappeler qu'en 1983 le gouvernement libéral, dans le souci de s'assurer que tous les travailleurs et travailleuses des chantiers maritimes partout au Canada aient du travail, avait assuré d'accorder la «maîtrise maître-d'oeuvre» au chantier de St. John au Nouveau-Brunswick, mais on s'était assuré qu'il y aurait la construction de trois frégates au chantier de St. John, trois frégates dans les chantiers du Québec. Pour s'assurer qu'il y aurait une frégate et demie qui serait fabriquée à Montréal, une frégate et demie au chantier de Sorel, et pour s'assurer que les travailleurs de la ville de Québec, à Lauzon, aient du travail, on avait accordé la réparation de quatre destroyers dans le cadre du programme TRUMP.

Monsieur le Président, depuis 1984, c'est la catastrophe. La frégate qui devait être construite à Montréal a été transférée au chantier à Québec. C'est la «chicane» avec le chantier de Sorel qui veut transférer l'autre frégate qui est construite à Sorel... et qui sera faite à Québec. Le gouvernement a retiré deux bateaux—des destroyers TRUMP à Montréal, maintenant il veut absolument les donner dans les provinces de l'Atlantique, et on sait que le gouvernement fédéral voudrait accorder présentement toute la construction des six frégates aux chantiers de St. John.

• (1810)

Monsieur le Président, je pense que ce n'est pas seulement le député de Montréal—Sainte-Marie qui s'élève contre cette attitude et qui aimerait que le secrétaire parlementaire apporte des réponses. Mais ce matin, dans le quotidien *Le Devoir*... et je ne pensais pas que je parlerais de cela un an après. J'ai ici l'entête du journal *Le Devoir*, il s'agit d'une lettre de Michel Côté à Daniel Johnson:

Ottawa avait promis des «contrats volumineux» Pour les chantiers maritimes du Québec

Et tous ceux et celles qui connaissent le ministre de l'Industrie du Québec, Daniel Johnson, qui est une personne quand même modérée, qui est une personne au-dessus de la partisanerie politique, qui est peut-être un des ministres québécois du parti libéral qui a le moins de tendance libérale à cause de ses affinités antérieures: son père était premier ministre dans un gouvernement de l'Union nationale, et qu'un type comme lui s'élève pour dire: le gouvernement fédéral, les ministres fédéraux du Québec à Ottawa ne respectent pas leurs engagements, et je dois vous dire qu'il n'y va pas de main morte à l'endroit du ministre de l'Emploi et de l'Immigration (M. Bouchard), du ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources (M. Masse) et du ministre de l'Expansion industrielle régionale (M. Côté), qui ne respectent pas les engagements au sujet des chantiers maritimes du Québec.

Ce qui est important, monsieur le Président, ce n'est pas seulement la question de l'industrie, mais c'est celle de la main-d'oeuvre. Il s'agit de 5 000 travailleurs. Et toutes les décisions qui ont été prises depuis trois ans par ce gouvernement démontrent clairement la volonté de ce gouvernement qui veut absolument faire mourir les chantiers maritimes au Québec. Premièrement, il y a l'indécision du partage des travaux; deuxièmement, le ministre de l'Expansion industrielle régionale, à l'époque, a décidé—concernant les provinces de l'Atlantique—qu'à l'avenir toute réparation au niveau des bateaux, toutes les réparations inférieures à 5 millions de dollars se feraient sans soumission. Et même, monsieur le Président, il y a des travaux qui ont été truqués, il y avait des travaux pour 8 millions. Ils l'ont fait en deux phases pour favoriser les chantiers maritimes des provinces de l'Atlantique, et ce, au détriment des chantiers maritimes du Québec.

Une autre décision: le ministre a dit: Écoutez, au Québec, la voie maritime est gelée, ça ne circule pas, on n'invite pas les chantiers maritimes du Saint-Laurent, à Québec, à soumissionner, et encore là il a fallu faire des pressions pour changer cette directive. Et, dernièrement, on a décidé que le «trimage», les réparations de courte durée, doivent se faire dans les ports d'attache des navires, cela veut dire que rien ne viendra au Québec.