Il paraît par exemple qu'un très fort pourcentage des exportations canadiennes de produits manufacturés est financé par la SEE. Je suppose que c'est également le cas dans d'autres pays mais je me demande pourquoi la SEE ou un quelconque autre organisme canadien n'accorde pas le même intérêt à l'augmentation de la capacité productive de nos industries pour satisfaire aux besoins internes de notre économie.

Pendant le peu de temps dont je dispose, je parlerai d'un secteur qui m'intéresse particulièrement et ce depuis bien longtemps. Quand je suis arrivé à la Chambre, mon premier discours a porté sur nos problèmes de transport maritime et sur le fait que nous n'avons pas de marine marchande. Il serait peut-être digne d'intérêt de faire inscrire au compte rendu dans quelle mesure cette société de la Couronne a financé les marines marchandes d'autres pays, même celles qui transportent nos biens vers les marchés mondiaux.

Nous pourrions nous demander ce qui en est de notre marine marchande. La réponse, bien sûr, c'est que nous n'avons pas de flotte hauturière. Nous avons une marine marchande intérieure, mais le gouvernement actuel a laissé notre marine marchande hauturière dépérir et disparaître et rien ne me laisse entrevoir que l'on tente d'améliorer la situation.

Permettez-moi de faire inscrire au compte rendu le nombre de navires que les chantiers navals du Canada ont construits pour le compte de marines marchandes étrangères au cours des sept ou huit dernières années. Ces navires ont été construits dans des chantiers navals canadiens et leur construction a créé des années-hommes, en particulier dans le rivetage des feuilles de métal et dans la production d'un certain acier, mais nous n'avons aucunement participé à la conception et j'aurai quelque chose à dire plus tard à ce sujet, si j'en ai le temps.

J'ai examiné les rapports touchant l'industrie de la construction navale et je n'ai pu voir que la Société pour l'expansion des exportations ait fourni le moindre aide pour la construction de navires étrangers au cours des années 1969 et 1970. Cependant, 1971 fut une année éminemment remarquable. Nos chantiers ont construit 12 navires pour la France. C'était des navires porte-conteneurs de 15,600 tonnes, et leur construction a été financée par la Société pour l'expansion des exportations. On les a construits dans deux chantiers maritimes du Saint-Laurent et on a reçu une aide financière de 83 millions de dollars. De plus, on a construit trois pétroliers de 80,000 tonnes pour la Grèce, et la Société pour l'expansion des exportations a fourni une aide financière atteignant en gros les 43.5 millions de dollars. En même temps, il y avait deux transporteurs de marchandises sèches de 20,000 tonnes pour le Royaume-Uni, partiellement financés.

● (1632)

Lorsque tous ces navires ont été achevés—12 pour la France, trois pour la Grèce et deux pour le Royaume-Uni—ils ont été rayés des livres et immatriculés dans le pays qui les avait commandés. On peut supposer qu'ils sillonnent maintenant l'Atlantique Nord pour emmener en France, en Grèce, au Royaume-Uni et ailleurs dans le monde les marchandises canadiennes. Cela pour 1971 seulement.

En 1972, il n'y a rien eu. Peut-être certains de ces navires étaient-ils encore en construction. En 1973, reprise des commandes avec six navires en construction pour Panama: des transporteurs de marchandises sèches de 16,500 tonnes de port en lourd financés ou assurés—je ne sais trop—par la SEE pour

65 millions. Et deux autres encore pour le Royaume-Uni. Des navires citernes de 39,000 tonnes financés pour 30.4 millions.

L'année 1974 a encore été une bonne année pour ce qu'on appelle les années-hommes. Un navire financé à destination des Bahamas. Le pavillon des Bahamas est également un pavillon de complaisance. Il s'agissait d'un navire de 37,500 tonnes—je suppose qu'il s'agissait d'un navire citerne mais je n'en suis pas sûr—financé pour 14.4 millions. Il y a également eu deux navires citernes libériens de 39,000 tonnes, financés pour 16 millions. Toujours le pavillon de complaisance. Et le Royaume-Uni a reçu deux navires citernes de 39,000 tonnes financés pour 16 millions eux aussi.

En 1975, deux cargos pour marchandises générales de 17,000 tonnes, construits pour l'Algérie, étaient financés pour 30.1 millions. Et six autres navires pour les Bermudes. Encore une fois, monsieur l'Orateur, le pavillon de complaisance. Il s'agissait de navires de 31,250 tonnes financés pour 110.9 millions, plus dix autres navires pour Panama, des cargos pour marchandises diverses de 17,000 tonnes, financés pour 154.9 millions.

En 1976, je suppose que les 18 ou 20 navires en construction dans les deux chantiers de la voie maritime du Saint-Laurent sont allés vers un pays ou l'autre. En 1977, il y a eu trois navires de plus, pour Cuba cette fois. Il s'agissait de pétroliers de 10,160 tonnes financés de port en lourd financés à raison de 3 millions de dollars. Puis voici un cas intéressant, monsieur l'Orateur. En 1977, il y a eu un ou plusieurs bateaux—ce n'est pas très clair dans le rapport—à l'intention du Sénégal, d'une valeur de 4.7 millions de dollars et décrits comme des navires pour la surveillance de la pêche. A ma connaissance, à part les brise-glaces en construction à Vancouver, aucun bateau pour la patrouille des bancs de pêche n'a été construit depuis quatre ou cinq ans.

A quel total arrivons-nous? Combien le Canada a-t-il dépensé pour financer des navires destinés à la marine marchande étrangère? Si vous additionnez tout cela, cela donne 51 navires que la SEE a financés à raison de 592.3 millions de dollars, soit un demi-milliard. On aurait dû trouver un moyen, et j'aurais pensé que cela intéresserait les députés des circonscriptions où il y a des chantiers navals, de construire ce genre de navires pour la marine marchande canadienne afin qu'elle puisse transporter nos marchandises au-delà des océans. Nous entendons parler de tous ces navires qui attendent dans le port de Vancouver leur chargement de blé. Ce n'est pas pour cela qu'ils attendent, mais pourquoi ces navires n'appartiennent-ils pas à des Canadiens?

Dans quelle mesure ces 592.3 millions de dollars dépensés pour financer la construction de 51 navires étrangers ont-ils contribué à l'essor de la construction navale au Canada? La situation est catastrophique. En 1975, ces chantiers navals employaient 12,800 personnes, y compris pour la construction des bateaux dont j'ai parlé. En mai 1977, leurs effectifs n'étaient plus que de 11,800 travailleurs environ. Les chantiers navals ont perdu 1,000 ouvriers même si le Canada a construit 51 navires en les finançant à raison de un demi-milliard de dollars.