

tauré par l'ancien chef de la Commission maritime canadienne, M. Alex Watson, maintenant employé par la Commission canadienne des transports. Ce programme était son œuvre; il y avait travaillé ferme. Je me souviens en avoir discuté bien des fois avec lui dans son bureau. Le schéma de ce programme était écrit dans un cahier noir qu'il aimait montrer aux députés, surtout aux représentants de la région atlantique et à ceux des autres régions où l'industrie navale est importante. Enfin, la politique fut présentée, ce qui encouragea beaucoup les constructeurs de navires du pays. Jusque-là, ils avaient dû soutenir la concurrence étrangère, ce qui leur avait fait perdre de grosses affaires.

L'instauration de cette politique, tant pour les navires commerciaux que pour les bateaux de pêche, a beaucoup favorisé nos constructeurs de navires et leur a permis de soutenir la concurrence des constructeurs étrangers. On a ramené la subvention à 25 p. 100, et en 1970 ou 1971, on la baissera encore à 17½ p. 100. Bien sûr, nous savons que les subventions aux chalutiers sont passées de 50 à 35 p. 100. Il importe qu'on élabore sous peu une politique de navigation qui s'alignerait sur une politique de construction navale.

Je songe au chômage qui sévit dans les chantiers de construction à travers le pays, sur la côte ouest et dans la région des Grands lacs, où un chantier a cessé son activité dernièrement. Je pense aussi au chantier qui est la principale industrie de la ville de Pictou, dans ma circonscription, et qui employait environ 400 travailleurs jusqu'en juillet ou en août dernier, mais dont le personnel n'est plus que de 100 ou 150. Je tiens à dire au ministre que cette industrie est extrêmement importante, et à ce propos, je lui signale un article, paru en juin sauf erreur, dans le *Chronicle-Herald* et signé par M. John Meyer, critique financier bien connu de Montréal. Voici ce qu'il a écrit au sujet du chantier George T. Davie:

La décision de fermer la Geo. T. Davie, suivie d'une offre de Davieship pour l'actif immobilier du chantier, devint inévitablement une affaire politique. Le ministre de la Main-d'œuvre a, depuis lors, cherché à la résoudre en envoyant la frégate *New Liskeard* et un navire plus petit à Lauzon pour réparations. Le *New Liskeard*, au moins, devait être réparé à Pictou (Nouvelle-Écosse) qui—par hasard, bien entendu—se trouve situé dans la circonscription d'un conservateur.

Dans la mienne, d'où mon intérêt particulier. Le chantier de Québec ne l'a pas vu, ce bateau, le chantier de Pictou non plus. Je demanderais au ministre où se trouve le *New Liskeard* et s'il sera réparé. Je pense que les

soumissions devaient se faire avant le 10 octobre. Je sais que le *New Liskeard* ne se trouve ni à Pictou, ni en amont. C'est un vaisseau fantôme. Autrefois, un vaisseau fantôme apparaissait à Pictou et la famille de ma femme, ainsi qu'un vieux capitaine, avaient l'habitude de me raconter des histoires à son sujet. Maintenant, le *New Liskeard* est devenu un vaisseau fantôme. Je sais pourquoi il n'a pas été radoubé mais je voudrais savoir ce que le ministre a à dire là-dessus.

Pour revenir à cet article qui, soit dit en passant, est intitulé «Le jeu politique n'est pas un remède au marasme des chantiers maritimes», j'avoue que M. Meyer y a fait quelques remarques intéressantes. L'article poursuit en ces termes:

On a probablement raison de vouloir rationaliser les chantiers maritimes canadiens. L'activité qui y règne maintenant ou qui sera accentuée par des subventions plus généreuses ou par d'autres formes d'aide à l'industrie, ne permettra une exploitation à pleine capacité que pour les entreprises importantes sur les deux littoraux, pour celles du Saint-Laurent et peut-être celles des Grands lacs. En plus des chantiers de la Geo. T. Davie, un autre chantier a fermé ses portes, sur la côte ouest et un autre aussi près du lac Ontario.

Il est difficile d'évaluer dans quelle mesure la fermeture des chantiers marginaux a été accélérée par la réduction graduelle des subventions aux constructeurs, réduction qui est présentement de 25 p. 100 et qui tombera à 17.5 p. 100 au cours des trois prochaines années. Cette réduction n'a certainement pas contribué à ralentir le processus. Vu le ralentissement de l'activité gouvernementale dans le domaine de la construction navale et autres, et comme les contrats commerciaux visent des caboteurs et des navires de pêche, il n'y a pas assez de commandes pour garder tous les chantiers en activité.

M. Meyer signale ensuite que, dans diverses industries, on a établi la diversification. Le ministre de son côté, a souligné l'utilité d'une telle mesure, et je suis d'accord avec lui sur ce point. Je cite, par exemple, l'industrie de la construction des avions, qui intéresse le député de Cumberland-Colchester-Nord. Je citerai aussi le chantier de construction navale que renferme ma propre circonscription, où l'on fabrique maintenant diverses pièces entre autres les barils pour les compagnies pétrolières. On ne peut s'attendre que le gouvernement fasse tout. Les entreprises doivent diversifier leur production. D'autre part, une industrie aussi importante doit pouvoir obtenir de l'aide.

J'aimerais continuer à citer M. Meyer. Voici ce qu'il dit ensuite:

À la base de ces considérations, il y a l'absence d'une politique maritime cohérente et constructive concernant les constructeurs et les administrateurs. On aura beau établir des normes de rationalisation en réduisant les subventions et en recourant aux appels d'offres pour les contrats du gouvernement, avec les progrès actuels de la rationalisation, il