

Une autre préoccupation de ma circonscription ainsi que de plusieurs autres à travers le Canada, c'est la politique du transport maritime de notre gouvernement et la création d'une marine marchande. Comme on le sait, Sorel est connue depuis longtemps pour son chantier naval qui, malheureusement, en l'absence de politique ferme, n'a cessé depuis 10 ans d'aller de mal en pis. Cette situation afflige présentement tous les chantiers maritimes au Canada. Le parti et moi-même, nous nous sommes engagés à doter graduellement ce pays d'une politique du transport maritime. Ce défi est de taille, mais je ne doute en rien de la volonté de ce gouvernement d'agir là où d'autres avant nous se sont contentés de ronfler. Je veux, ici devant cette Chambre, réitérer le désir de participer à l'élaboration d'une telle politique.

Dans un pays où les gouvernements libéraux depuis plus de 30 ans ont totalement ignoré le transport maritime, dans un pays où notre flotte compte encore un certain nombre de navires construits avant le Titanic, dans un pays où 50 p. 100 des navires immatriculés en 1983 étaient âgés de plus de 20 ans, en résumé, dans un pays où la flotte devient de moins en moins concurrentielle, et de moins en moins sécuritaire, il est plus que temps de donner une politique qui favorisera la construction navale canadienne et non étrangère comme ce fut le cas sous les libéraux. Le parti a clairement indiqué qu'il favoriserait le développement graduel d'une marine marchande canadienne en créant un climat économique de confiance par l'établissement de crédits d'impôt.

D'autres solutions ne sont pas à dédaigner, au contraire. L'introduction de certaines règles dans l'octroi de subventions par le biais du programme d'encouragement au secteur pétrolier, par exemple, pourrait sans doute redonner un essor considérable à la construction navale de ce pays. D'ailleurs, l'Association des chantiers maritimes canadiens a bien expliqué la situation dans un communiqué qu'elle publiait le 24 février 1984 indiquant que quatre nouveaux navires de construction étrangère utilisés pour le transfert de l'acier ont été enregistrés au Canada durant les premiers mois de 1984 sous le défunt régime libéral. Ces quatre navires, représentant au total 10,722 tonnes de jauge, sont affectés au service des champs pétrolifères de la Côte-Est. Trois d'entre eux ont été construits en Corée du Sud et un en Norvège. Il faut mettre un terme aux achats à l'étranger. Ces quatre navires auraient pu être construits au Canada, ce qui aurait minimisé le ralentissement de l'activité des chantiers maritimes en 1982 et 1983. Il est probable que de telles importations se poursuivront tant que l'on pourra trouver un financement à bas prix à l'étranger, que l'on ne supprimera pas les échappatoires aux politiques gouvernementales existantes.

**M. le vice-président:** Je regrette d'interrompre l'honorable député. Ce dernier pourra continuer cet après-midi.

Comme il est 13 heures, je quitte maintenant le fauteuil pour le reprendre à 14 heures.

(La séance est suspendue à 13 heures.)

### Article 21 du Règlement

#### REPRISE DE LA SÉANCE

La séance reprend à 14 heures.

\* \* \*

[Traduction]

#### LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS

DÉPÔT DU RAPPORT

**M. le Président:** J'ai l'honneur de déposer sur le bureau le rapport statutaire de 1984 du directeur général des élections du Canada. Je rappelle aux députés que, conformément à l'article 46(4) du Règlement, ce rapport est automatiquement renvoyé au comité permanent des privilèges et élections.

### DÉCLARATIONS AUX TERMES DE L'ARTICLE 21 DU RÈGLEMENT

[Traduction]

#### LES SOCIÉTÉS DE LA COURONNE

LE PROJET DE VENDRE CANADAIR ET DE HAVILLAND

**L'hon. Bob Kaplan (York-Centre):** Monsieur le Président, on ne saurait passer sous silence l'empressement que le gouvernement a mis à annoncer la mise en vente des sociétés Canadair et de Havilland. Je n'interviens pas seulement parce que de Havilland est située dans ma circonscription et que des milliers d'emplois et des entreprises commerciales environnantes sont en cause, mais aussi parce que des douzaines de fournisseurs canadiens de cette société vont se ressentir de la décision du gouvernement qu'on ne peut qualifier que d'idéologique.

Le parti qui forme le gouvernement avait donné l'impression pendant la campagne électorale qu'il détenait un bon nombre de solutions, entre autres choses, sur la façon de s'y prendre pour accroître l'emploi et renforcer la culture canadienne et la propriété canadienne. Nous nous sommes rendu compte d'après les premières mesures que le gouvernement a annoncées qu'il n'avait d'autres solutions que de se montrer aimable, de rechercher la consultation, de former des comités d'étude. Le seul point sur lequel le gouvernement semblait être prêt à agir est celui de la vente de ces deux sociétés et d'autres. Quand nous avons réclamé les études, nous avons découvert qu'il n'en avait pas fait et qu'on n'avait entrepris aucune consultation ni cherché à dégager un consensus sur la question de savoir s'il fallait ou non mettre ces sociétés en vente.

Tout le monde sait que le parti libéral préconise une économie mixte. Nous ne sommes pas idéologiquement engagés à laisser à tout jamais l'industrie aérospatiale dans le secteur public. Nous nous sommes cependant engagés à sauvegarder cette industrie. A partir de ce point de vue, je voudrais saisir le gouvernement et les députés à la Chambre des communes...