

produits qu'il exporte et ceux qu'il importe. Dans un mémoire commun présenté au cabinet, mémoire relatif à la construction navale canadienne, le conseil des transporteurs maritimes, la Dominion Marine Association, la Newfoundland Shipowners Association et l'Association des armateurs du Saint-Laurent exposent leurs demandes en huit points. Ils demandent une loi nouvelle restructurant le comité consultatif de façon que l'industrie y soit représentée. Très bien! Leurs recommandations financières vont dans le sens suivant: financement des dettes organisé comme dans les autres pays maritimes. Je vois le ministre froncer les sourcils et secouer la tête—personne ne lui avait parlé de cela. Ils demandent ensuite que la loi tienne compte à l'avenir des avantages de la location. L'aide aux chantiers navals devrait être offerte à des taux appropriés, les subventions en capital pour les chantiers navals afin de lancer de nouveaux bateaux ou procéder à de grands travaux de conversion, et les stimulants fiscaux.

● (2122)

Il semble que la SEE trouve le moyen de se promener de par le monde, de passer des marchés avec la Grèce, la France, le Royaume-Uni, Panama, les Bermudes, les Bahamas, Cuba et le Sénégal pour aider ces pays à construire des navires tandis que nos propres chantiers navals réclament de l'aide. Comment se fait-il que ne serait-ce qu'une fraction des fonds dont dispose la SEE ne soient pas offerts aux industries canadiennes aux mêmes conditions qu'ils le sont aux acheteurs étrangers? La situation est aussi simple que cela.

Une voix: Elle est aussi simple que le ministre.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Je trouve tout à fait extraordinaire que le ministre et la SEE fassent du porte à porte en nous demandant en même temps de faire passer à 26 milliards de dollars si je ne me trompe, le plafond des prêts qu'ils peuvent consentir.

M. Stevens: Au titre des prêts et de l'assurance.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Au titre des prêts et de l'assurance, et si je me souviens bien, le montant actuel s'établit à environ 4 milliards de dollars et peut-être même 10 milliards de dollars.

M. Stevens: Huit milliards de dollars.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Disons de 8.5 milliards de dollars à 10 milliards de dollars; deux fois et demie la limite totale.

M. Stevens: Le ministre hausse les épaules.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Oui. Que représentent donc 26 milliards de dollars? Ce n'est que le double de notre dette actuelle, rien de plus. Pourquoi une partie de cet argent n'est-elle pas mise à la disposition de l'industrie canadienne pour bâtir des navires destinés à des armateurs canadiens, des navires dessinés par des Canadiens pour des Canadiens et non pas construits pour naviguer sous un autre pavillon? Je reconnais que je n'arrive absolument pas à comprendre cet aspect de la question.

M. Stevens: Le ministre s'en fiche.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Je me demande si le ministre ne commence pas à se demander lui aussi pourquoi les choses ne sont pas un tant soit peu différentes. Peut-être n'avait-il jamais pensé à cela. Il est grand temps qu'il y réfléchisse. A moins de vouloir rester un pays de scieurs de

bois et de porteurs d'eau ou encore se résigner au rôle de soudeurs de plaques de métal, l'industrie canadienne doit bénéficier de ce genre d'aide pour ses chantiers navals.

Je voudrais conclure par un plaidoyer. Il convient de faire preuve de retenue lorsqu'on essaie de jouer un rôle sur les marchés internationaux et que l'on est responsable de la bonne gestion de sommes d'argent aussi considérables. Je voudrais que l'on considère les besoins de notre propre industrie en particulier dans le domaine des chantiers navals qui ont besoin de commandes pour bâtir des navires canadiens destinés à transporter des marchandises canadiennes conçus par des Canadiens.

Des voix: Bravo!

M. Paul E. McRae (Fort William): Monsieur l'Orateur, je n'avais pas l'intention de parler de cette question aujourd'hui. Mais à entendre certains orateurs de l'autre côté—je ne vise pas le dernier orateur, parce que c'est avec beaucoup de sympathie que je l'ai entendu plaider la cause de la marine marchande et de notre construction navale—ceux qui n'examinent pas ces questions depuis un bon moment au comité pourraient croire qu'il s'agit d'un quelconque programme d'aide étrangère qui nous ferait prêter de l'argent un peu partout dans le monde pour l'unique raison que nous avons le cœur généreux.

Or, la SEE a une excellente raison d'exister. Si nous prêtons aux pays étrangers, c'est pour qu'ils achètent des marchandises canadiennes, pour créer des emplois au Canada. Qu'on ne vienne pas nous raconter, comme le député de Winnipeg ou comme celui de Saint-Jean-Ouest (M. Crosbie), qu'il s'agit d'un programme d'aide étrangère. La plupart des députés d'en face savent pertinemment que tous les pays exportateurs ont un organisme du genre de la SEE. Le Japon, l'Allemagne, les États-Unis, etc.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Et Cuba également.

M. McRae: Je dirais même que les seuls pays qui ne subventionnent pas lourdement leurs exportations, de façon directe ou indirecte, sont les États-Unis et le Canada. Les autres pays ont de très fortes subventions. Il est impossible de vendre à l'étranger si l'on ne fait pas de même.

Le député de Saint-Jean-Ouest a parlé de sa province. Il n'a rien dit des millions de dollars affectés aux chantiers de Marystown pour qu'ils construisent des remorqueurs pour la Norvège. Voilà un exemple. Je mentionne cela parce que dans ma localité, nous avons reçu depuis quatre ou cinq ans plus de 100 millions de volume d'affaires pour la construction, chez Hawker-Siddeley, de wagons destinés au Mexique et de conditionneurs de grumes destinés à la Pologne. Cela a créé des milliers et des milliers d'années-hommes de travail dans notre localité, et la même chose se répète dans l'ensemble du pays. Je n'ai pas vu les chiffres qui concernent Winnipeg, mais je suis persuadé que beaucoup d'entreprises de cette ville ont ouvert de nombreux emplois grâce à un prêt organisé par la SEE avec un pays étranger. Je ne puis supporter que des députés disent ainsi qu'il s'agit d'une sorte de programme d'aide à l'étranger. Il ne s'agit pas d'aide à l'étranger, mais d'aide à l'industrie canadienne et aux travailleurs canadiens. Cela crée des milliers et des milliers d'emplois.

J'ai une dernière chose à dire. Je suis d'accord avec ce que les députés ont dit au sujet des chantiers navals, mais il faut admettre que les commandes dont il s'agit ont au moins permis