

pagnie de son intention d'abandonner la construction navale. Il a dit que le gouvernement ne pouvait pas la forcer à construire des navires si elle ne voulait plus en construire. Il a mentionné la possibilité d'accorder des contrats de réparation, expliquant que cela ne réglerait pas le problème. Il a finalement conseillé à la délégation de s'adresser au ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Pepin).

Dans le même communiqué, nous pouvons lire:

Depuis octobre dernier, 1,100 employés, en quasi-totalité des hommes de métier, ont été licenciés. Il ne reste plus que 400 ouvriers présentement occupés surtout à terminer deux navires. Cet ouvrage prendra fin à la fin de juin et aucune autre mise en chantier n'est prévue actuellement.

Monsieur l'Orateur, le chantier maritime de la *Canadian Vickers* est le second chantier naval en importance au Canada et se classe parmi les premiers pour la qualité et la diversification des ouvrages qui y ont été effectués. C'est le plus ancien chantier canadien moderne, puisque les premiers navires métalliques y ont été construits vers 1910 et qu'il a réussi à se spécialiser dans des constructions assez complexes.

Un autre point important, c'est que le chantier de la *Canadian Vickers* est le seul au Canada qui est muni de cales couvertes qui permettent la construction à l'abri et place le chantier pratiquement dans les mêmes conditions que les chantiers européens, qui ne connaissent pas la rigueur de notre climat.

Dans toutes les revues techniques de construction navale, on souligne fréquemment que la possibilité de construire dans des cales couvertes présente un immense avantage. On a construit, à la *Canadian Vickers*, des navires de guerre extrêmement compliqués, des corvettes—y compris la corvette *St-Laurent*—des grands cargos destinés à la Colombie et au Venezuela, des navires des Grands lacs, des brise-glace les plus modernes, comme celui qui fut construit l'an dernier ainsi que des dragues.

Cette diversification des travaux permet à la *Canadian Vickers* d'entreprendre à peu près n'importe quel genre de construction moderne, dans des conditions comparables à celles de n'importe quel chantier maritime au monde, y compris ceux des pays scandinaves.

Monsieur l'Orateur, nous nous souvenons qu'au profit des navires battant pavillon britannique, les bateaux canadiens ont été vendus pour des prunes à des personnes comme M. Onassis, qui sont très vite devenues des millionnaires, et ce pendant que le gouvernement canadien maintenait une politique d'aumônes pour les chantiers maritimes afin de leur permettre de subsister et d'assurer la construction de quelques petits navires de guerre ou de quelques brise-glace. Malheureusement, les décisions ont toujours été pri-

ses par quelques politiciens, sans que les gens les plus directement concernés, c'est-à-dire les directeurs des chantiers maritimes et les travailleurs de ces entreprises, soient informés de quoi que ce soit.

Monsieur l'Orateur, au début de mes remarques, j'ai cité quelques chiffres concernant le rang du Canada comme constructeur de navires. Je me permettrai de vous en citer quelques autres concernant notre rang comme propriétaire de navires. Ces chiffres sont contenus dans un mémoire qui nous a été communiqué par la CSN.

M. l'Orateur suppléant (M. Béchard): A l'ordre. Je regrette d'interrompre l'honorable député, et bien qu'il soit tentant pour un député, à cause des circonstances qui prévalent à la *Canadian Vickers*, de parler de la politique de la marine marchande, je crois que le bill à l'étude présentement ne vise aucun établissement de marine marchande au Canada, ni la fermeture ou l'ouverture de nouveaux chantiers maritimes. Je demanderais donc à l'honorable député de bien s'en tenir au bill à l'étude.

● (8.20 p.m.)

M. Godin: Monsieur l'Orateur, je termine mes remarques en citant un petit tableau bien à point, car je me demande, si nous ne profitons pas du bill présentement à l'étude, quand nous pourrions discuter de la marine marchande du Canada? C'est un sujet qui répugne, mais, à tout événement, je me permettrai de citer très brièvement:

Ce que le gouvernement fédéral doit faire.

Une proposition de la CSN.

Créer une flotte marchande océanique canadienne, capable de transporter, au minimum, de 40% à 50% des exportations et des importations.

Augmenter les subventions à la construction des navires construits au Canada afin d'inciter les armateurs canadiens à commander de nouveaux vaisseaux à des prix comparables à ceux qu'ils pourraient obtenir du Royaume-Uni.

Adopter une législation favorisant concrètement les armateurs, les marins, les travailleurs des chantiers maritimes canadiens, de même que toutes les industries fournissant les matériaux et l'outillage.

Favoriser le remplacement des navires désuets par des cargos rapides et capables de soutenir la concurrence étrangère.

Adapter la Loi de la marine marchande de 1934 aux conditions actuelles du transport maritime.

Dénoncer la convention de la marine marchande du Commonwealth (1931) et abolir les privilèges extraordinaires accordés à ces pays afin de protéger nos armateurs contre la concurrence de navires immatriculés dans les pays du Commonwealth.

Imposer une taxe de 50% sur les réparations, les achats de navires océaniques ou d'outillage qui sont effectués dans des pays étrangers, exception faite des cas d'urgence.

Restreindre aux seuls navires immatriculés et construits au Canada et à des entreprises vraiment canadiennes l'utilisation des eaux côtières et intérieures.