

Expansion des exportations—Loi

Ce dont je me soucie, c'est des gains à long terme dans cette industrie; c'est de cela aussi, j'en suis convaincu, que se préoccupent tous les Canadiens qui s'intéressent à la construction navale et au Canada en tant que nation en voie de développement capable de produire pour l'exportation. Je maintiens qu'entre autres choses une nation exportatrice devrait pouvoir transporter ses propres produits partout dans le monde et en rapporter tous ceux dont elle a besoin. Et c'est cela que nous ne faisons pas comme le prouvent abondamment les chiffres que je vous ai cités ici cet après-midi.

● (2112)

Nous avons notamment tendance à négliger le côté «conception» dans la construction navale. Quand on nous demande de construire ces navires aux formes harmonieuses que les Britanniques, les Français et peut-être les Grecs, qui les ont peut-être empruntés à d'autres, amènent chez nous, on nous demande d'effectuer dans le domaine de la construction navale un travail équivalent à ce que faisaient ceux qui coupaient le bois et puisaient l'eau dans d'autres domaines. Nous sommes faits pour couper le bois et souder l'acier, c'est tout. Les Canadiens ne font aucun travail de conception, et pourtant, il s'agit d'un domaine de construction traditionnel au Canada.

Nous avons tous entendu parler du *Bluenose*. Le *Bluenose* a été construit au Canada au dix-neuvième siècle comme goélette. Il s'agit d'un beau navire qui a été amélioré et adapté à différents usages. La conception jouait un rôle fondamental. Puis la vapeur est apparue et nous avons mis au point des bateaux à vapeur. Nous nous sommes donc également lancés dans ce domaine, mais nos talents au niveau de la conception ont commencé à s'estomper peu de temps après la guerre. Nous nous sommes lancés dans une aventure assez hasardeuse après la guerre avec le *Bras d'Or*. C'était une entreprise audacieuse et nous nous y sommes lancés en croyant pouvoir construire un navire capable de répondre mieux que n'importe quel autre à nos besoins en tant que membres de l'OTAN. Nous avons mis au point ce navire, mais il a malheureusement fallu attendre longtemps avant de pouvoir l'utiliser.

La construction du *Bras d'Or* n'a toutefois pas été inutile parce qu'il avait été conçu et construit par des Canadiens, au Canada. Grâce à cette expérience, nous avons pu construire le meilleur destroyer du monde, le DDH. Dans toutes les réponses que le ministre de la Défense nationale (M. Danson) et le ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Horner) m'ont données, je n'ai rien pu trouver qui me permette de croire que le Canada continue à concevoir et à mettre au point des navires pour la marine marchande et la marine de guerre. C'est une perte sèche. Bien sûr, nous maintenons nos chantiers maritimes en activité, nous leur fournissons du travail. Voilà qui est bien et qui ne pose pas de problème. Mais où sont nos concepteurs dans le secteur de la construction navale?

Que s'est-il produit lorsque l'*Arrow* a dû être abandonné parce que nous ne sommes pas parvenus à lui trouver de débouchés? Nous avons perdu ces compétences. Que s'est-il produit lorsque le *Bras d'Or* a dû être abandonné? Je le répète, nous nous sommes orientés vers la construction de destroyers de la catégorie DDH, et la technique aussi bien que la conception sont exportables. D'autres marines les utilisent, et nous pouvons en être fiers. Les programmes actuellement en cours, au coût de 500 millions, pour la construction de 51 navires de conception étrangère, qui battront pavillon étranger,

illustrent bien que nous sommes en voie de perdre notre capacité de concevoir nous-mêmes nos propres navires. Voyez-vous, monsieur l'Orateur, nous en sommes rendus au point où il nous faudra soit concevoir nous-mêmes un nouveau navire de combat, soit en acheter le dessin à l'étranger, ce qui me paraîtrait honteux. Au train où vont les choses, nous devrons en acheter le dessin à l'étranger. Bien sûr, ces navires feront partie de notre flotte, c'est nous qui couperons le bois et qui souderons l'acier, mais ce sont des étrangers qui se chargeront de leur conception, ce qui, à mon sens, est tout à fait déplorable.

Voilà pourquoi j'estime que la SEE devrait faire plus qu'elle ne fait actuellement. Elle devrait consacrer une partie de ses fonds au développement, ici même au Canada, de la technologie canadienne dans le secteur de la construction navale et dans d'autres secteurs.

Je constate que l'on vient en aide à la fabrication du Versatile. Je m'en réjouis, car le Versatile est un produit dont notre pays peut être fier, et j'espère que l'on contribuera généreusement à ce projet, non seulement pour produire des tracteurs destinés à l'exportation, mais également pour permettre à cette société d'améliorer son Versatile. Voilà ce dont notre pays a besoin. Nous n'avons pas uniquement besoin de R-D. Ce dont nous avons besoin, on pourrait l'appeler C-D, c'est-à-dire conception et développement d'une technologie de pointe que nos milieux universitaires sont capables de mettre au point. Nous produisons certains des meilleurs cerveaux du monde, et nous leur faisons souder de la tôle d'acier. C'est le comble de la honte.

Qu'est-ce qu'il a, ce gouvernement, qu'il n'est pas capable de fournir des encouragements? Qu'est-ce que l'industrie demande? Voici les grandes lignes du programme d'assistance à la construction navale publiées par le ministère de l'Industrie et du Commerce. Il y est dit que ce programme a pour but de conserver au Canada un potentiel de construction navale pour des raisons de sécurité, de souveraineté nationale, de survie des métiers et de protection de l'emploi. En voilà un qui sait sonner de la trompette patriotique! On parle de potentiel de construction navale mais pas de potentiel d'études. Conserver notre potentiel de construction navale, c'est tout juste conserver les métiers actuels. Mais que fait-on du programme d'assistance? On parle d'une subvention de 20 p. 100 du prix de revient approuvé du navire construit au Canada. Le programme n'a pas de terme prévu, mais la subvention tombe à 11 p. 100 le 1^{er} novembre 1978. Quel encouragement! Ensuite elle descendra à 10 p. 100 le 1^{er} janvier 1979, pour perdre ensuite 1 p. 100 par année tant qu'elle n'arrivera pas à 8 p. 100. Bel encouragement pour une de nos industries traditionnelles!

Et où en est le tableau suivant pour 1977-1978? Ce tableau donne la ventilation par province des dépenses prévues du programme pour l'année budgétaire 1977-1978. Dans le cadre de la subvention à 20 p. 100, la Colombie-Britannique va recevoir 4.5 millions, l'Ontario 10, le Québec 23, le Nouveau-Brunswick 8, la Nouvelle-Écosse 3, l'Île-du-Prince-Édouard \$21,000, Terre-Neuve 1.2 million, ce qui donne en tout 52 millions pour l'année. A combien ai-je dit que l'assistance SEE se chiffrait? A un demi-milliard.

Les chantiers navals et les architectes maritimes demandent une chose très simple pour redonner au Canada une place dont il puisse être fier et lui permettre de transporter lui-même les