

question qui m'intéresse vivement, en tant que député de la Colombie-Britannique, et qui cause beaucoup d'inquiétudes à Victoria et à Vancouver. Je saurais gré au ministre de bien vouloir nous faire savoir de quelle façon sont accordés les contrats de construction de navires qui relèvent de son ministère.

Pendant les deux guerres mondiales, la construction navale était d'une importance primordiale en Colombie-Britannique. En assistant aux réunions d'autres comités, j'ai appris que le ministère de la Défense nationale et celui de la Production de défense attachent encore une grande importance à l'industrie de la construction navale de la Colombie-Britannique et à ses perspectives d'avenir. Le ministère de la Défense nationale et le ministère de la Production de défense ont pour ligne de conduite, si pauvre qu'elle soit, d'octroyer les contrats sur le littoral.

Je suis très intéressé d'apprendre l'attitude du ministre à l'égard de la construction des navires qui relèvent de lui. Je veux être très juste, comme j'espère l'être toujours. Depuis quelques mois j'ai reçu de nombreuses lettres des syndicats de Victoria et de Vancouver qui s'intéressent à la construction maritime. On y fait certaines observations et l'on signale certains faits. Après avoir reçu ces lettres, j'ai cru qu'il était de mon devoir de communiquer avec certaines sociétés de construction maritime de la Colombie-Britannique, à qui je veux exprimer ma gratitude pour la compréhension dont elles ont fait preuve dans les réponses qu'elles m'ont adressées.

Je veux être juste, je le répète, c'est pourquoi je signale que l'une des sociétés de construction maritime de Colombie-Britannique m'a appris que depuis de nombreuses années les prix figurant dans les soumissions étaient de 12 à 20 p. 100 plus élevés que ceux des chantiers maritimes de l'Est canadien. Les exploitants de chantiers maritimes de la Colombie-Britannique signalent aussi qu'il y a divers problèmes dont il faut tenir compte, entre autres, celui du taux des salaires en Colombie-Britannique. D'après les chiffres qui m'ont été fournis, le salaire horaire d'un menuisier au chantier maritime de Québec est de \$1.86. A la *Canadian Vickers Limited*, il est de \$1.91, tandis qu'à Victoria et à Vancouver, il est de \$2.50. De plus, les constructeurs de navires en Colombie-Britannique déclarent qu'ils se trouvent aux prises avec le problème du tarif-marchandises sur l'acier et autres matériaux qu'il faut expédier en Colombie-Britannique depuis l'est du Canada.

Je tiens aussi à signaler au ministère que des renseignements que j'avais ont été confirmés, soit qu'au moment de la construction du plus récent destroyer d'escorte dans un chantier naval de Colombie-Britannique un haut fonctionnaire d'Ottawa a déclaré que la

production de ce chantier par heure-homme était la meilleure au Canada. Voici donc comment les choses se présentent: les chantiers maritimes de la Colombie-Britannique paient les plus hauts salaires du Canada,—et je ne recommanderai certes pas qu'on les abaisse. Ils se trouvent aux prises avec le problème de frais de transport supplémentaires pour acheminer l'acier et divers autres matériaux à travers le Canada. D'autre part, ils détiennent le record quant au rendement heure-homme de production au Canada. Il faut aussi tenir compte du fait que d'après le ministre de la Défense nationale et selon la politique suivie par le ministère de la Production de défense, le Canada a avantage, tant en temps de guerre qu'en temps de paix, à maintenir l'industrie de construction maritime de la Colombie-Britannique.

C'est pourquoi, je demande au ministre des Transports si à l'égard de la construction des navires, des transbordeurs, des dragueurs et tout ce qui ressortit à son ministère, il s'en tient toujours à la politique qui consiste à accepter l'offre la plus basse, ou envisage-t-on un plan global destiné à maintenir les chantiers de construction et de réparation de Victoria et de Vancouver? Le ministre aurait-il l'obligeance de dire à tous les députés quelle est la politique du gouvernement à cet égard? Accorde-t-il une attention spéciale à la situation qui existe en Colombie-Britannique? Si oui, quelle préférence lui accorde-t-il et de quels principes s'inspire cette politique?

L'hon. M. Hees: Quand il y a lieu de construire un navire, nous faisons un appel d'offres et les contrats sont adjugés au candidat qui présente la soumission la plus avantageuse. Notre invitation à soumissionner s'adresse à tout le monde au Canada. S'il y a plusieurs navires à construire,—une fois il y en avait six à construire, je crois,—nous pouvons faire un appel d'offres dans diverses localités du Canada et nous restreignons ces appels à ces régions afin de donner une chance à chaque région du Canada. De façon générale, cependant, nous appliquons le principe de l'adjudication et c'est de cette manière que nos contrats sont adjugés.

M. Winch: Je pensais bien que le ministère des Transports adjugeait le contrat au plus bas soumissionnaire. J'ai à coeur les intérêts des contribuables tout autant que le gouvernement, mais nous avons aussi une industrie navale à sauvegarder sur la côte. Quand il s'agit d'adjuger des contrats, le ministre tient-il compte du supplément de dépenses qu'il faut faire pour maintenir cette industrie de la Colombie-Britannique afin, comme je l'ai déjà dit, que nous ayons une industrie navale, en temps de paix comme en