

commerciale dans le monde. Cette situation est des plus ridicule si nous considérons que, pendant les années 1875-1880, notre pays était au quatrième rang des pays possédant une marine marchande.

Comme constructeur de navires, pendant la dernière guerre mondiale, notre pays occupait le troisième rang et se classait immédiatement après les États-Unis et la Grande-Bretagne. Aujourd'hui, non seulement le Canada est au dernier rang, mais il est loin derrière certains pays reconnus comme défavorisés et sous-développés.

Le Canada, qui a gagné la guerre, s'est laissé déclasser par des pays ravagés par la guerre. La première place, quant à la construction des navires, est détenue par le Japon. Ce pays est suivi par l'Allemagne, la Suède, la Hollande, la France, l'Italie et la Pologne.

On sait que la Pologne est un petit pays,— c'est une petite Pologne, pourrait-on dire— qui représente à peu près le quart, en étendue, de la province de Québec. Ce pays massacré par la guerre n'avait qu'une population de 30 millions d'âmes en 1964. La Pologne dévastée a refait son économie après la guerre et elle se classe actuellement au septième rang dans le monde en ce qui touche la construction de navires réguliers. Elle est au deuxième rang du monde quant à la construction de navires de pêche.

Le Canada, qui détenait le troisième rang pendant la guerre, ne connaît même plus son rang, tellement il est loin derrière. Et l'on se contente de toutes sortes de réponses inimaginables. Lorsqu'on parle de construire, il n'est même pas question de cela; on se contente de prêter des experts aux étrangers.

• (8.10 p.m.)

Et, à ce stade, je me réfère à un article publié dans le journal *Montréal-Matin* du mardi 15 avril, et je cite:

Nos experts envahissent la Jamaïque

Le directeur du port de Montréal, M. Guy Beaudet, a dévoilé au cours d'une conférence de presse tenue hier au pavillon de l'Information de l'Expo, les conclusions d'un voyage de trois semaines qu'il a effectué à la Jamaïque en compagnie de plusieurs experts canadiens.

M. Beaudet s'est rendu dans l'île à la demande du gouvernement jamaïcain pour effectuer une étude du transport côtier et océanique. Le gouvernement canadien, dans le cadre de son programme d'aide, par le biais de l'Agence canadienne internationale pour le développement, accordait récemment un prêt à la Jamaïque.

Le directeur du port de Montréal a ensuite abordé des problèmes qui touchent étroitement la navigation dans le port de Montréal. M. Beaudet a souligné que le trafic naval connaîtrait cette année une augmentation de 12% par rapport à l'année '68.

Mais à quoi peut bien servir une augmentation du trafic! Quel honneur! Cela ne rapporte rien, mais le trafic augmente. Cela me fait penser à un ancien colporteur qui se prome-

[M. Godin.]

nait dans les rangs et vendait des pipes de plâtre au même prix qu'il les achetait. Seulement, il prétendait que ce qui lui donnait une chance, c'était qu'il en brisait une de temps à autre.

Quant à nous, nous avons construit la Voie maritime et tout ce que cela rapporte, c'est un trafic un peu plus considérable.

Monsieur l'Orateur, pendant que les pays agrandissent et modernisent les chantiers maritimes pour la construction de navires au Canada, on se contente de réparations. Maintenant, il y a peut-être eu une réparation assez payante et je voudrais signaler celle du porte-avions Bonaventure. Mais, à tout événement, je sais que les réparations ne sont pas toujours aussi importantes.

Et la construction de navires, il n'en est pas question. On a assisté à la fermeture des chantiers maritimes, comme celui de Lauzon, dernièrement; on a assisté aux discussions concernant la fermeture du chantier de la *Canadian Vickers*, à Montréal, et lorsqu'on demande au gouvernement de s'occuper de ces choses-là, il répond que nous traversons une crise et que nous n'avons pas d'argent.

Le 13 mai 1968, il y a un an, un armateur de Montréal déclarait, et je cite:

Des armateurs étrangers auraient reçu \$50 millions d'Ottawa en subventions

Le gouvernement canadien a aidé des sociétés maritimes étrangères, engagées dans le cabotage, par une somme de quelque cinquante millions de dollars durant les trois dernières années, au détriment des intérêts canadiens, selon la déclaration faite lundi par M. Phrixos B. Papachristidis, armateur bien connu de Montréal.

Dans le mémoire qu'il soumet du transport maritime de la Commission Canadienne des Transports, M. Papachristidis affirme que depuis 1965, les sociétés étrangères de navigation «ont bénéficié ou sont en voie de bénéficier, pour les flottes des lacs seulement, d'environ vingt millions de dollars en subventions directes, pendant qu'on prêche les restrictions budgétaires à Ottawa,...

Monsieur l'Orateur, alors que nous faisons de tels cadeaux aux étrangers, nous assistons à d'autres rencontres qui s'avèrent moins généreuses en faveur des Canadiens. J'ai en main un communiqué qui m'est parvenu de la part des représentants de la CSN, que je considère un peu comme les héritiers moraux de l'honorable ministre de l'Expansion économique régionale (M. Marchand).

Dans son rapport du 16 mai, on pouvait lire que le 9 mai, les membres de l'exécutif du syndicat, accompagnés de dirigeants de la Fédération de la Métallurgie, des Mines et des Produits chimiques, ont rencontré l'honorable ministre de l'Expansion économique régionale à Ottawa. Cette entrevue avait été sollicitée le 18 février, lors de la présentation de l'exécutif de la CSN au gouvernement fédéral. Le ministre a alors confirmé que le gouvernement avait été informé par la com-