

raisonnables. Cependant, on a bien tort de se figurer que le gouvernement du Canada peut maintenir le plein emploi dans tous les chantiers maritimes du Canada. Il y en a trop, et il n'y a pas suffisamment de navires à construire. Le ministre a démontré, je crois, que lorsque son ministère a un certain nombre de navires à faire construire, l'appel d'offres se fait par région, à cause de la nécessité de maintenir les chantiers de réparation et les cales sèches tant sur le littoral de l'Ouest que sur celui de l'Est et aussi dans certaines régions des Grands lacs. Je crois que c'est une excellente ligne de conduite. Nous devons maintenir ces chantiers et nous ne pouvons le faire uniquement au moyen des travaux de radoub. C'est pourquoi j'estime qu'on pourrait envisager l'à-propos de faire les appels d'offre par région même lorsque les navires à construire ne sont pas nombreux.

Cette façon de procéder, cependant, ne réglera pas le problème du trop grand nombre de nos chantiers maritimes. Le ministre voudrait-il étudier l'à-propos de confier l'étude du problème à la Commission maritime canadienne qui pourrait élaborer un programme de remplacement des nombreux navires des Grands lacs, navires qui vieillissent rapidement et qui ne comptent pas parmi les transports les plus perfectionnés du monde. Sous l'empire d'un tel programme, on pourrait consentir des concessions semblables à celles que font d'autres pays en vue du remplacement des navires des Grands lacs. Les pressions exercées sur le ministre et sur le gouvernement à l'égard des travaux destinés aux chantiers des Grands lacs s'en trouveraient allégées et le problème ne se poserait plus que pour les deux littoraux surtout.

L'honorable député a ensuite parlé de la productivité. Il a signalé, très justement d'ailleurs, les hauts salaires payés à la main-d'œuvre sur le littoral de l'Ouest et qui sont compensés par une productivité plus forte. Non seulement le nombre des heures-homme requises pour la construction du plus récent destroyer d'escorte était-il moins élevé que pour l'aménagement de tout autre destroyer d'escorte construit dans n'importe quelle autre région du Canada, mais encore m'a-t-on dit que le prix de revient réel, en dollars, était parmi les plus bas et était très proche de celui obtenu dans la meilleure région. On m'a dit, en réalité, que le coût en dollars était le plus bas des derniers destroyers d'escorte construits. Je ne peux pas le certifier, je l'ai seulement entendu dire.

Le ministre pourrait aussi étudier la question de la lutte contre les incendies, surtout dans le port de Vancouver, en raison des aménagements énormes de ce port et de ce

qu'ont coûté les installations aménagées par le Conseil des ports nationaux. Par l'intermédiaire du Conseil ou de son propre ministère, on pourrait peut-être envisager la possibilité de partager les frais d'assurance de ce service qu'à l'heure actuelle la ville seule assume, à ma connaissance.

M. Winch: A ce même propos, si vous me le permettez, j'aimerais dire quelques mots. Je sais gré à l'honorable député de Vancouver-Sud de nous avoir ramenés à Vancouver, qui est une ville merveilleuse. Cependant, puis-je conclure ainsi en m'adressant au ministre, par votre entremise, monsieur le président? Au cours de cette dernière demi-heure, je me suis appliqué à analyser les observations que le ministre a formulées ou les réponses qu'il a données aux questions que j'ai posées. J'ai maintenant l'impression qu'il existe une différence entre la ligne de conduite du ministère de la Production de défense et celle de son propre ministère, pour ce qui est de la répartition des contrats de construction ou de réparation de navires, mais surtout de construction. Comme je l'ai déjà dit, d'après tous les renseignements que j'ai reçus en ma qualité de député à la Chambre des communes, il me semble que le ministère de la Production de défense, par l'entremise ou au nom du ministère de la Défense nationale, reconnaît la nécessité fondamentale, au Canada, d'avoir des chantiers maritimes, tant sur la côte de l'Atlantique que sur la côte du Pacifique.

Je conclus des réponses du ministre, qui d'ailleurs ont été confirmées par le préopinant et par la ville de Vancouver, que le ministère des Transports a pour politique d'adjuger, dans des limites raisonnables, les contrats au plus bas soumissionnaire. L'argument a beaucoup de bon, mais, selon moi, il faudrait penser davantage à maintenir les chantiers maritimes de la côte du Pacifique.

Je n'hésite pas à dire qu'il serait désastreux de laisser disparaître l'industrie navale et les installations de radoub sur la côte de la Colombie-Britannique. Le préopinant a dit que j'avais été juste dans mon analyse des dépenses, et j'ai cité un très long mémoire que j'ai reçu de l'industrie navale de la Colombie-Britannique. Ces industriels constatent qu'en règle générale leurs soumissions sont de 12 à 20 p. 100 à peu près plus élevées que celles de leurs concurrents.

Voici où je veux en venir. Le gouvernement actuel juge bon, dans l'intérêt du pays en général, d'accorder des subventions à l'industrie houillère des provinces Maritimes, et je n'y vois aucune objection. Le gouvernement actuel juge bon de venir en aide à l'exploitation des mines d'or du Canada, et je