

d'arrivée ou d'escale dans les villes canadiennes, dont j'ai parlé tout à l'heure, ne devrait pas être toléré par notre pays, car cela ne peut que contribuer au marasme de l'industrie des constructions aéronautiques et de l'industrie des lignes aériennes, tout en portant un coup à notre économie générale. Le gouvernement devrait exercer de fortes pressions en vue d'obtenir une compensation pour ces secteurs où l'industrie canadienne n'obtient pas une juste part de son propre marché, ainsi que je l'ai dit.

Je soutiens que durant les premières années de l'après-guerre, nos principales lignes aériennes et notre gouvernement n'ont pas travaillé avec assez d'agressivité à transporter le drapeau canadien dans toutes les parties du monde. Je pense en particulier aux sociétés étrangères KLM, SAS, Air France, Lufthansa, Sabena et même la BOAC. Ces entreprises de pays qui ont été rudement atteints par la guerre ont quand même poussé ensuite leurs routes aériennes aux quatre coins de la terre. De plus, je pense qu'il faudrait s'occuper activement d'acquiescer de nouvelles routes pour les principales lignes aériennes du Canada.

Les responsables de ce retard de notre industrie naguère fière et dynamique, qui avait illustré le nom du Canada au tout début de l'ère de l'aviation, bien avant l'arrivée de la plupart de nos concurrents actuels, ces responsables, dis-je, du déficit actuel de nos deux principales lignes aériennes, devraient repenser aux possibilités d'améliorer la situation de leurs sociétés, grâce aux renseignements fournis par le ministre des Transports et l'Association canadienne des pilotes de ligne, au lieu de s'éterniser dans leurs chicanes. Merci, monsieur le président.

M. Fisher: Monsieur le président, je tiens à aborder un sujet sur lequel nous avons déjà eu quelques renseignements à propos de la communication relative à la construction de bateaux. J'aimerais poser quelques questions au ministre et soulever plusieurs points. Voici le passage de sa communication d'hier auquel je veux m'arrêter (page 4886 du hansard):

Cependant, si je me fie à une estimation très approximative, je m'attendrais à ce que la mesure crée, pour chacune des quelques prochaines années, de 7,000 à 10,000 années-homme d'emplois supplémentaires dans nos chantiers...

Pour l'instant, je ne m'occupe pas du montant correspondant d'emplois dans les autres industries dont il a parlé. Je m'en tiens simplement à sa déclaration et fais remarquer que le ministre et ses fonctionnaires n'ont pas su prévoir plus ou moins exactement les dépenses et les emplois qui découleront

[M. Bourbonnais.]

de l'application du programme. Je me demande si les hauts fonctionnaires du ministère ont examiné la statistique de la construction maritime diffusée par le Bureau fédéral de la statistique dans la publication du même nom. En regardant les chiffres de 1959, le ministre constatera que la construction maritime employait 14,000 hommes, versait 62 millions en salaires et que la valeur brute de la production de ces 14,000 employés s'établissait à environ 143 millions de dollars.

Si le ministre a pu prévoir entre 7,000 et 10,000 emplois, ce qui est un chiffre considérable, je ne puis comprendre pourquoi il ne pourrait pas multiplier ce nombre par le salaire moyen que révèle la statistique et arriver ainsi au montant de la dépense. On peut appliquer cette comparaison jusqu'au bout. D'après la division grossière que j'ai faite, le salaire ou le traitement moyen dans l'industrie des chantiers maritimes est d'environ \$4,100 par année. S'il y a 10,000 employés, cela signifie une dépense d'environ 41 millions de dollars en salaires. Si les salaires versés par cette industrie dans le passé représentaient à peu près 45 p. 100 de la valeur globale brute des bateaux construits, cela signifie que la valeur des bateaux construits selon cette prévision, si l'on relie les chiffres du paiement de la main-d'œuvre à ceux-ci, serait de 75 à 85 millions de dollars. La subvention de 40 p. 100 du prix de revient qui sera versée durant au moins deux ans, soit jusque'en 1963, représenterait une dépense de 30 à 40 millions de dollars.

Voilà un montant imposant, mais il est encore assez raisonnable pour que nous ne puissions comprendre pourquoi le ministre ne peut nous donner de chiffre plus précis que ce crédit d'un dollar qui va paraître dans le budget supplémentaire. S'il est capable d'en arriver à ce chiffre intéressant de 7,000 à 10,000 emplois par année, il me semble qu'il pourrait trouver un chiffre qui représente la moyenne dans l'industrie des chantiers maritimes, car Dieu sait que dans une industrie où il y a des syndicats ouvriers, il ne peut y avoir de variation bien sensible. C'est vraiment remarquable qu'on ne nous donne aucun montant, que l'on ne fournisse au pays, à l'égard du coût du programme, aucun chiffre estimatif, comme on l'a fait en ce qui a trait au nombre des emplois.

Je ne crois pas que nous mettions en question le fait que des subventions à l'égard des frais d'immobilisation du transport maritime coûteraient de 30 à 40 millions de dollars. Nous ne soulèverons aucune objection à cet égard, mais nous estimons que pour des raisons générales d'ordre financier, c'est là le chiffre qu'on aurait dû nous donner et que c'est un crédit de cet ordre qui aurait dû être inscrit dans les prévisions plutôt que ce