

gouvernement, on peut, avec raison, entretenir de fortes craintes pour la survivance de cette industrie.

Chez moi, à Lauzon, nous comptons deux chantiers maritimes. Dans l'un, il y a actuellement 746 employés, alors qu'il y en avait au delà de 1300 à pareille date l'an dernier, et près de 1250 en janvier 1959. On m'a informé qu'à la fin du mois de février de cette année, le nombre actuel de 746 aura baissé à moins de 600. Ils travaillent actuellement à la construction de deux navires qui serviront au transport du minerai, dont l'un doit être terminé dans 4 semaines, et l'autre dans 18 semaines. Il restera alors à construire dans ce chantier un plateau-citerne et un vaisseau d'escorte pour le compte du gouvernement. La construction de ces deux derniers navires ne devant être terminée qu'en 1962 ou en 1963, la compagnie ne pourra donc employer tous les ouvriers qui travaillent ordinairement dans ce chantier.

Dans l'autre chantier, la situation est encore plus sérieuse, étant donné qu'il n'y a qu'une centaine d'ouvriers qui y travaillent à l'heure actuelle. Ce nombre augmentera graduellement jusqu'à 300, grâce à un contrat de réparations. Toutefois, on me dit que ces réparations devront être terminées au début d'avril, ce qui occasionnera une diminution importante du nombre d'employés de ce chantier, car il ne restera à construire qu'un petit bateau de 120 pieds pour le compte du gouvernement.

Mais, monsieur le président, la triste situation qui existe dans les chantiers maritimes de chez nous n'est pas différente de celle des autres chantiers maritimes du pays. A part, peut-être, de deux ou trois chantiers, la situation n'est pas plus encourageante pour les 16 ou 17 autres qui existent au Canada.

J'ai eu l'occasion, au cours du mois de décembre, de lire les mémoires adressés aux «officiers» des différents partis politiques, par des officiers d'unions, signalant l'urgence d'aider cette industrie, et soumettant en même temps d'intéressantes suggestions.

J'ai vu aussi des lettres d'employés de chantiers maritimes de la Colombie-Britannique, qui se plaignaient d'avoir perdu leur emploi, et qui déploraient également le fait que de nombreux ouvriers spécialisés émigraient aux États-Unis, afin de pouvoir se trouver de l'emploi.

Il y a quelque temps je lisais un article publié dans le *Burrard News*, de Vancouver, du mois d'août 1960, et intitulé «Challenges facing our industry», lequel se lit ainsi:

(Traduction)

Même ceux qui ne s'intéressent que de très loin à l'industrie de la construction navale au Canada savent qu'elle traverse une crise. Les bordereaux

[M. Bourget.]

de paye ne cessent de baisser, et dans le moment, rien n'indique que les choses changeront. La voie maritime du Saint-Laurent et l'accès de notre navigation côtière aux navires battant pavillon britannique, ont des répercussions profondes sur l'Est du Canada, tandis que sur les Grands lacs, plusieurs chantiers sont gravement menacés de faillite. De fait, nos chantiers maritimes auraient commencé à fermer plus tôt, et en plus grands nombres, sans le programme de construction navale et les nouveaux navires commandés par le gouvernement depuis douze ans.

(Texte)

Voici maintenant, monsieur l'Orateur, un extrait d'un article écrit par M. John Meyer, rédacteur financier du journal *The Gazette*, de Montréal, en date du 9 septembre 1960. Je cite:

(Traduction)

Il ne fait pas de doute que l'industrie a besoin d'aide.

Il parle, bien entendu, de l'industrie de la construction navale.

L'embauche est à son plus bas depuis dix ans, alors que les exploitants canadiens confient à l'étranger la construction de transporteurs maritimes. Outre ces considérations, il y a l'exemple des autres pays maritimes qui,—c'est un fait bien établi,—accordent de l'assistance à l'industrie. Déjà désavantagée par ses prix de revient élevés, l'industrie canadienne ne devrait pas avoir à rivaliser sans aide avec des concurrents qui, eux, sont subventionnés par leurs gouvernements.

(Texte)

Comme on peut le constater à la lecture de ces articles, ceux-ci confirment exactement ce que je disais il y a quelques instants, à savoir que cette industrie, à l'heure actuelle, est dans une situation alarmante.

Sans doute le gouvernement fédéral peut-il aider par l'octroi de contrats pour la construction de navires nécessaires à notre marine et à nos différents ministères, mais cette aide seule s'avère insuffisante. Il faudra donc, si l'on veut que cette importante industrie survive et empêcher ainsi la mise à pied de milliers d'ouvriers qui iront grossir d'autant le nombre imposant de chômeurs que nous comptons actuellement, prendre d'autres mesures que celles qui existent actuellement.

Avant de présenter la suggestion que je désire faire, je veux appeler l'attention du gouvernement sur le fait que la partie nord de notre pays est appelée à connaître une mise en valeur considérable. Par conséquent, il me semble que l'on devrait construire dès maintenant,—ou du moins préparer des plans,—des navires qui devront être utilisés pour le transport des hommes, des vivres et des matériaux nécessaires à l'expansion de ces régions.

Je suis surpris et désappointé que le gouvernement n'ait pas encore de programme à nous présenter à ce sujet.

Je disais, il y a quelques instants, que le gouvernement devra prendre des mesures