

Les questions que je voudrais poser aujourd'hui sont assez diverses. Il serait superflu de les expliquer longuement car le ministre est au courant, je pense, d'au moins un des aspects qui me préoccupent. Il s'agit des rapports entre l'organisme d'achat pour la défense du gouvernement et l'usine de Fairey Aviation of Canada, située à Eastern Passage, à la périphérie de Dartmouth. Le ministre pourrait-il, au cours de l'étude de ses crédits, répondre à la Chambre aux nombreuses questions posées par des représentants de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs en astronautique? Des députés étaient également présents dans le bureau du ministre. Je suis heureux de constater la présence parmi nous du ministre de la Défense nationale.

Il y a une façon de venir en aide à ces travailleurs. J'ajoute qu'il s'agit d'une industrie-clé, d'une industrie de pointe, dans la région métropolitaine d'Halifax et de Dartmouth; il faudra la soutenir pendant les deux ou trois ans qui suivront et qui seront une période difficile. Je veux parler ici des équipes à la base des forces canadiennes de Shearwater.

Jusqu'à il y a environ deux ans, pour faciliter le travail des équipes d'entretien des forces armées à la base aéronavale, on avait permis à bon nombre de travailleurs, non seulement de la Fairey Aviation mais d'autres compagnies connexes, comme les fabricants de pièces électroniques et de radar, de se livrer à des travaux techniques à la base. Il fut un temps où l'effectif de ces équipes de l'extérieur englobait, si je ne m'abuse, de 65 à 70 hommes.

Toutefois, monsieur le président, en conséquence des réductions qu'on a faites ces deux dernières années à Shearwater, la situation actuelle a changé. En 1960, il y a à peine huit ans, la base employait 811 ouvriers—c'est à dire des préposés à l'atelier, qui utilisaient des outils ou des instruments, des tôliers, des mécaniciens de cellules et de moteurs d'avions, des peintres, et le reste. Aujourd'hui, elle n'en a plus que 317; en réalité il y en a moins encore depuis vendredi dernier, mais je ne dispose pas du chiffre exact.

D'autre part, aussi en 1960, 187 personnes étaient employées à la Direction. Il y en a aujourd'hui 221. Ainsi, le nombre des préposés à la direction augmente, tandis que celui des préposés aux ateliers diminue. Je n'insinue pas que la compagnie fasse erreur. La situation est peut-être simplement le résultat de ses efforts pour former un personnel compétent de technique et de vente, et pour diversifier sa production. Le ministre ne l'ignore pas, les travailleurs comprennent que

la compagnie ne peut plus compter entièrement sur les achats militaires et qu'elle doit passer à la production commerciale—à la diversification, cette expression étant la plus communément employée aujourd'hui.

Comme je l'ai dit, monsieur le président, j'aimerais que le ministre me mette au courant. J'espère aussi que le ministre de la Défense nationale se montrera magnanime à ce sujet et qu'il jugera à propos de rétablir les contrats de travail, même s'ils ne sont qu'occasionnels ou provisoires. Ils représenteront un moyen des plus utiles et des plus facilement accessibles qui permettra au ministre de la Production de défense d'aider l'usine à faire ses frais au cours de ces deux années très difficiles. Il me semble, monsieur le président, que le Commandement des Maritimes avait ordonné, il y a deux ou trois semaines, d'affecter à un projet particulier à Shearwater une petite équipe de travail de 12 à 14 hommes.

La politique suivie depuis dix-huit ans—voilà vingt ans que la Fairey Aviation est dans cette région—ne paraît pas déraisonnable, particulièrement à la lumière des solutions de rechange. Celles-ci sont sans nuances: fermer l'usine ou en appeler au gouvernement tant de la part du patronat que du syndicat pour du travail en vertu d'un programme d'expansion régionale. Cela toucherait un ministère qui n'existe pas encore et postulerait des politiques qui ne sont pas encore énoncées ou, je le crains, encore embryonnaires.

Je soutiens que la première solution est impensable étant donné son effet sur l'économie de la région dans les comtés de Dartmouth et d'Halifax. Sa répercussion sur l'assiette de l'impôt et sur les petits commerçants serait la même n'importe où au Canada. Le ministre pourrait peut-être fournir certaines explications à ce sujet.

Je saurais également gré au ministre de me dire s'il a réussi à détourner certains contrats pour l'appareil Yukon accordés à Canadair de Montréal. Ils seraient assurément très utiles à la Fairey Aviation.

La question que je soulève maintenant ne relève peut-être pas directement de lui, mais je demanderais au ministre de m'expliquer pourquoi des équipes d'inspecteurs compétents qui vérifient les avions constatent qu'environ 50 p. 100 des travaux de révision, de réparation et d'entretien n'est pas effectué par l'Aviation à l'heure actuelle, notamment les travaux sur l'appareil Argus. Est-ce par suite d'un manque de fonds? Il y a peut-être certains programmes particuliers de modification