

légers, y compris les monomoteurs et les bimoteurs à trains fixes ou escamotables. Je veux parler de tous les avions de moins de 5,000 livres, poids global en vol, qu'il y a au Canada.

Monsieur le président, il faudrait examiner toute cette question. Connaissant la compétence des fonctionnaires du ministère, l'examen ne sera pas difficile. A mon sens, les hauts fonctionnaires du ministère devraient procéder à cet examen en fonction des questions suivantes: Combien, parmi les avions examinés, ont été fabriqués au Canada? Combien auraient pu être fabriqués au Canada si le gouvernement fédéral avait pris des initiatives pour encourager la construction au Canada d'un appareil vraiment canadien?

Au Canada, notre industrie aéronautique a créé quelques-uns des meilleurs avions au monde, mais ils sont très spécialisés. Ils ont été conçus pour répondre à des besoins spéciaux rencontrés dans nos terres septentrionales et nos régions boisées. Personne, sauf une ou deux âmes très intrépides, n'y ont fait attention. On ne s'est guère soucié de toute notre industrie aéronautique légère au Canada. Nous avons un prototype le *Cheetah*, dont le dessinateur et constructeur initial a parcouru le pays pour essayer de le vendre. C'est un bon modèle, bien construit mais qui ne réussira jamais à se vendre, j'en ai peur, sans l'appui du gouvernement que le fort pourcentage d'avions qu'on importe des États-Unis devrait inquiéter.

Le gouvernement devrait envisager très sérieusement les objectifs du ministère des Transports ou du ministère de l'Industrie. Je prierais le ministre d'envisager la création d'une caisse qui n'essaierait pas de se cacher derrière un voile de subventions. Il s'agirait d'une subvention d'un maximum de 5 millions de dollars qui permettrait à l'industrie aéronautique canadienne de concevoir, mettre au point et construire un prototype vraiment léger pouvant servir à des fins commerciales et d'agrément au Canada. Notre pays a un besoin urgent d'un monomoteur à train fixe et ailes surélevées qui pourrait servir au vol d'agrément et à l'instruction. Sinon, le marché va être inondé, jusqu'à la fin des temps, j'en ai peur, de produits du sud de la frontière. Remarquez bien que ce sont d'excellents avions mais pas meilleurs que ceux que nous pouvons construire nous-mêmes.

Les chiffres qui suivent sont une bonne indication des achats des Canadiens. Le 31 décembre 1965, on comptait 7,542 appareils enregistrés au Canada. Sur ce nombre, 5,205 étaient des appareils privés dont le coût

moyen variait de \$10,000 à \$20,000. Monsieur le président, voilà une industrie considérable.

Le ministre, comme tout le monde, le sait sans doute, la vaste majorité de ces avions légers appartenant à des particuliers sont fabriqués en dehors du Canada, et on pourrait très bien les fabriquer ici si le gouvernement encourageait l'industrie à concevoir, à mettre au point et à mettre sur le marché certains prototypes.

Je pourrais signaler d'autres chiffres intéressants, comme l'augmentation de 25 p. 100 du nombre de permis délivrés par le ministère des Transports, y compris les permis privés, commerciaux et autres dont la classe a été relevée. La grande majorité, évidemment, sont des permis privés. L'an passé, 9,094 personnes ont obtenu un permis de classe supérieure ou un permis de pilote privé. Si le nombre de pilotes et d'avions ne suffit pas pour que l'industrie reçoive beaucoup plus de considération qu'à l'heure actuelle du gouvernement fédéral, alors je crains qu'il ne faille attendre longtemps avant que l'occasion ne se présente de nouveau au gouvernement.

• (8.20 p.m.)

Le gouvernement aurait déjà une excellente raison pour justifier le placement de vastes sommes d'argent. D'ailleurs, on en bénéficierait au centuple, à commencer par l'industrie. Le ministre devrait tenir compte de cette proposition. Si nous y donnons suite, nous aurons alors au Canada des lignes de conduite conçues pour protéger nos propres fabricants lorsqu'ils auront en main, mettons, 10 p. 100 du marché. Récemment, le gouvernement a jugé opportun d'imposer un droit de 15 p. 100 sur l'importation au Canada de certains genres d'aéronefs, afin de protéger Brown Brothers et leur nouvel appareil. Monsieur le président, je signale au ministre que, encore là, ce nouvel appareil est hautement spécialisé et qu'il ne convient nullement à l'usage privé. Selon moi, aucun instructeur compétent ne prendrait sur lui de s'en servir pour y donner des leçons. Il n'a été ni conçu ni construit à cette fin. Notre souci, c'est la protection de l'industrie canadienne de l'aviation et nous prenons de bonnes mesures pour la protéger. Sauf erreur, c'est là une bonne mesure, mais j'estime qu'elle a été mal appliquée. Les taxes auront un effet désastreux pour toute l'aviation, mais surtout pour les petits exploitants et ce sera toujours le cas tant que nous ne nous attaquerons pas franchement à la question.

J'ai recours à ces exemples pour signaler la nécessité de développer au Canada toutes sortes d'avions. Ensuite, les impôts ne frapperont pas seulement ceux qui ont besoin de