

Ajournement

nombre d'autres wagons spéciaux ont été mis en service pour remplacer les wagons qui servaient jadis, les wagons-trémie et les wagons spéciaux utilisés présentement. Le fait est qu'on manque de wagons pour le transport du grain et c'est l'une des raisons pour lesquelles nous avons envoyé dans les Prairies 2,000 wagons-trémie pour desservir les producteurs céréaliers des Prairies.

Le député d'Assiniboia et ses collègues ont rendu un très mauvais service à l'industrie céréalière et aux agriculteurs en général lorsqu'ils nous ont reproché d'avoir mis en service ces 2,000 wagons. Ils semblent méconnaître un fait, c'est qu'à l'heure actuelle la Commission canadienne du blé, le syndicat du blé de la Saskatchewan, et de nombreux autres organismes nous ont demandé de faire la même chose. Le député devrait se demander lequel de ses collègues à la Chambre pourrait lui fournir des wagons s'il avait à s'occuper du transport du grain. Va-t-il obtenir des wagons servant au transport du bois en Colombie-Britannique où l'un de ses collègues se plaint fréquemment d'en manquer ou encore des wagons servant au transport de la potasse? Le fait est qu'il existe aujourd'hui davantage de voitures pour le transport de la potasse qu'il y a un an.

L'économie est prospère et nos chemins de fer sont surmenés. Cela provient en partie du fait que notre parc de wagons couverts se détériore et c'est une des raisons pour lesquelles nous avons acheté des wagons-trémies et examiné le réseau de transport. Le fait est que beaucoup de wagons sont consacrés au transport des grains et nous avons veillé à inciter les chemins de fer à en consacrer davantage. Il n'y a aucune raison à ce propos pour que nous essayions de nationaliser le Canadien Pacifique. Le problème est le même pour le Canadien National. Les deux sociétés essaient de transporter les grains. Les stocks sont un peu bas à Vancouver et à Thunder Bay mais dans les deux endroits ils ont augmenté depuis la fin de la grève. Nous n'abandonnerons pas nos efforts mais nous continuerons, comme par le passé, à faire tout ce qui est en notre pouvoir pour que le réseau de transport desserve mieux tous les agriculteurs.

AIR CANADA—DEMANDE EN FAVEUR DE L'INDUSTRIE AÉROSPATIALE CANADIENNE POUR L'ACQUISITION DE NOUVEAUX AVIONS

M. Reg Stackhouse (Scarborough-Est): Monsieur l'Orateur, le 31 octobre, j'ai posé une question au ministre des Transports (M. Marchand) et je suis très heureux d'avoir l'occasion d'en discuter avec son très distingué secrétaire parlementaire. La question portait sur le projet d'Air Canada d'acheter des avions dont la construction nécessiterait beaucoup moins de matériaux et de main-d'œuvre canadiens que le Douglas utilisé par la société. Je suis heureux d'avoir l'occasion de discuter davantage de cette question en raison du besoin impérieux d'accorder la priorité aux employés de l'industrie aéronautique établis au Canada.

Si l'on veut que l'industrie survive, il faut que les contrats soient d'abord adjugés à des sociétés qui créent des emplois pour les Canadiens et contribuent à la croissance du pays. La Douglas Aircraft Company of Canada en est un exemple. Elle emploie 5,200 personnes dans la région de Toronto et à deux reprises depuis 1965, ses effectifs ont atteint 7,200 travailleurs. Elle verse 1 million de dollars en salaires par semaine en Toronto. Depuis 1965, la valeur des produits fabriqués au Canada qu'elle a exportés a dépassé de 258 millions celle de ses importations. Chaque DC-9 vendu au Canada comprend pour \$400,000 de pièces cana-

diennes. Chaque DC-10 en contient pour 1.2 million de dollars. De toutes les pièces nécessaires à l'assemblage d'un DC-9, une bonne partie est fabriquée à Toronto. Cela comprend les ailes, la partie arrière du fuselage et les planchers. La société s'approvisionne chez 1,100 fournisseurs canadiens depuis la Nouvelle-Écosse jusqu'en Colombie-Britannique, toutes ces entreprises créant des emplois pour leur concitoyens et favorisant la vitalité de notre économie de libre entreprise.

Ce n'est pas que le gouvernement ou toute société de la Couronne, y compris Air Canada, ait des obligations envers cette entreprise ou quelque autre compagnie, mais le gouvernement et les sociétés de la Couronne ont des obligations envers les travailleurs et fournisseurs canadiens. Ils ont l'obligation de maintenir la viabilité de l'industrie aéronautique canadienne. A l'heure actuelle, ils ne remplissent pas cette obligation. Ils accordent plutôt des contrats à des entreprises qui n'ont que quelques employés canadiens et qui achètent de très petites quantités de produits canadiens. Alors que le gouvernement prône le nationalisme économique, il pratique le continentalisme économique. Dans ses lois, il écrit: «Le Canada d'abord», dans ses contrats: «Le Canada peut-être».

Je ne dis pas que le gouvernement et les sociétés de la Couronne ne devraient pas être libres d'acheter les avions qu'elles jugent les plus conformes à leurs besoins. Mais je dis qu'ils devraient exiger des sociétés qu'elles respectent une norme minimale de contenu canadien en matériaux et en main-d'œuvre. Ce minimum devrait être inclus directement dans le produit lui-même ou un produit équivalent.

En Australie, tous les achats à l'étranger doivent comporter au moins 30 p. 100 de contenu australien, dans le produit lui-même ou dans un équivalent. Quand le gouvernement canadien va-t-il exiger la même chose ici? Quand va-t-il protéger les intérêts de ses propres citoyens comme il le devrait?

Dans sa réponse du 31 octobre, le ministre a dit:

Peu importe le type d'avion que voudrait acheter Air Canada, nous allons veiller à ce que le Canada en tire un bénéfice sur le plan économique.

S'il dit vrai, qu'il nous le prouve par des emplois et par des matériaux. Un important employeur de la région torontoise risque fort actuellement d'être touché et bien des travailleurs perdraient leur emploi. Non seulement la société en cause est touchée, mais également tous les fournisseurs et prestataires de services qui ont des liens avec elle.

• (2220)

Comment cela profitera-t-il au Canada? Dire que des emplois ont été fournis ailleurs ne répond pas à la question. Les Torontois sont également des Canadiens, ce que l'on oublie parfois ici, et ils sont parfaitement en droit de voir protéger leur avenir économique. C'est une chose pour un organisme comme le CRTC de dire que la teneur de certains programmes de radio et de télévision en éléments canadiens doit être de 50 p. 100. Ne devrions-nous pas appliquer la même politique à l'industrie, dans la mesure où nous pourrions la mettre à exécution?

Je pense que nous devons étudier en priorité le cas des industries créatrices d'emplois pour les Canadiens. Après tout, elles fournissent en définitive les dollars avec lesquels nous achetons des denrées. A un moment où le chômage reste élevé, où dans l'industrie aéronautique, on rassemble des gens hautement qualifiés qui travaillent dans une entreprise technologiquement complexe qui est très concurrentielle, presque toujours au bord des difficul-