

On dit plus loin dans cette documentation que le super atelier de 15 millions d'Air Canada s'occupera de réviser les Boeing 727. Les Boeing 727 seront révisés à Montréal, le ministre le sait très bien.

Le 5 décembre 1974, Air Canada faisait une déclaration dans la *Free Press* sous la manchette suivante «Le rôle de l'atelier d'Air Canada, une conjecture». On y disait:

Le genre de travail qui sera exécuté au nouvel atelier d'entretien d'Air Canada, qui devrait être construit en 1976, en est toujours à l'état de «conjecture», au dire d'un porte-parole d'Air Canada à Winnipeg, lors d'un entretien téléphonique mercredi.

Puis on nous a dit que de nouvelles subventions seraient accordées à la CAE (Canadian Aviation Electronics) de Winnipeg. Sous la manchette «Entretiens de Richardson et Marchand sur le travail en aéronautique à Winnipeg», la *Free Press* écrit entre autres ce qui suit:

Une subvention d'équipement de 2 à 3 millions de dollars du gouvernement fédéral servira à l'achat de nouveau matériel à la base de réparations de la Canadian Aviation Electronics.

Je puis vous assurer que cette base sera fermée à la fin de l'année. En réponse à une question de ma part, le 23 mai, sur la création de 800 emplois dans le secteur aérospatial, le ministre des Approvisionnement et Services a dit que la Bristol Aerospace avait embauché plus de travailleurs que l'an dernier. J'ai fait enquête là-dessus et il n'y a eu aucune expansion à la Bristol Aerospace. Le ministre a ajouté que «la situation générale à Winnipeg, dans le domaine de l'aéronautique, était beaucoup plus avantageuse que dans toute autre région du Canada». Si elle est avantageuse à Winnipeg, j'aimerais savoir ce qu'elle est dans le reste du pays.

Un autre communiqué à la presse également de Boeing révèle qu'on procède à des licenciements plutôt qu'à une expansion. Dans un communiqué à la presse daté du 29 mai de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aéronautique de Winnipeg, on déclare:

A partir du nombre total actuel de 160 emplois (98 syndiqués, 62 administrateurs), il y aura des licenciements continus jusqu'à ce que le nombre total visé de 69 emplois (48 syndiqués, 21 non-syndiqués) soit atteint le 1<sup>er</sup> août 1975.

Nous en perdons, monsieur le ministre, nous n'atteindrons pas le chiffre de 800, et nous ne vous le laisserons jamais oublier au Manitoba. Le communiqué ajoute:

Pour atteindre ce but, il y aura 91 licenciements d'ici deux mois.

Dans ses plans d'avenir, CAE trouve qu'il n'est plus rentable de conserver son autorisation du ministère de la Défense nationale et, en conséquence, ne sera plus habilité à faire quelque travail que ce soit pour le ministère de la Défense nationale. Cela signifie aussi la suppression de tous les ateliers secondaires comme ceux de la soudure, du traitement à chaud et du plaquage.

La société n'a pas l'intention de renoncer à l'autorisation du ministère des Transports qui lui permet de travailler sur des appareils civils, mais ce travail est de nature très irrégulière.

Le communiqué de presse précise aussi:

Air Canada doit encore à la C.A.E. 100,000 heures-hommes de travail pour 1975, et le ministère de la Défense nationale lui doit 40,000 heures-hommes de travail.

J'espère que le ministre pourra me dire ce soir quand ce travail sera exécuté. Voici la suite du communiqué:

Le ministre des Approvisionnement et Services, M. Jean-Pierre Goyer, a déclaré que Winnipeg était une ville privilégiée en raison des travaux aéronautiques que l'on y effectue; nous contestons cette déclaration. Nous constatons aussi que la promesse de créer 800 nouveaux emplois dans l'aéronautique à Winnipeg était un fieffé mensonge.

Trans-Air a absorbé 20 employés de la C.A.E. mais, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1975, 130 employés ont quitté la C.A.E. De nombreux anciens employés de la C.A.E. ont été obligés d'accepter des emplois mal payés, et l'on peut être certain qu'ils en veulent beaucoup au gouvernement pour ses mensonges et sa négligence à l'égard de l'Ouest.

### L'ajournement

J'aimerais préciser que l'industrie aérospatiale...

**M. l'Orateur adjoint:** A l'ordre. Je suis désolé de devoir interrompre le député, mais son temps de parole est expiré.

**L'hon. Jean-Pierre Goyer (ministre des Approvisionnement et Services):** Monsieur l'Orateur, je ne ferai aucun commentaire sur le vocabulaire antiparlementaire de mon ami le député, car je pense que nous en avons entendu suffisamment pour aujourd'hui. Venons-en donc au nœud de la question.

Depuis janvier de cette année, mon ministère a passé au total pour \$11,907,000 de contrats avec l'industrie aérospatiale du Manitoba. Je prévois pour le reste de l'année des contrats portant sur un montant additionnel de quatre millions de dollars à brève échéance, et qui ont des chances de passer à six millions de dollars si le calendrier des programmes aérospatiaux du gouvernement le permet.

Sur ce total, la compagnie Standard Aero se verra confier des contrats représentant près de six millions de dollars, et portant sur la fabrication de pièces de moteurs et la réparation et l'entretien de moteurs, cependant que l'on confiera à la Bristol Aerospace Limited des contrats représentant près de 8.9 millions de dollars et portant sur la fabrication de pièces d'avion et la révision des appareils. En fait, pas plus tard que la semaine dernière, j'ai annoncé la passation d'un contrat de près de 1.64 million de dollars avec la Bristol pour la conversion d'avions Buffalo du ministère de la Défense nationale en appareils de recherche et de sauvetage.

Ces contrats du gouvernement fourniront cette année du travail à plus de 700 personnes. Il importe de signaler que le gouvernement fédéral a accordé au secteur industriel manitobain une part considérable de ses contrats dans le domaine aérospatial. Ainsi, pour l'année financière 1974-1975, la répartition des contrats pour le seul domaine de la réparation et de la remise à neuf des avions donne les chiffres intéressants ci-après: les provinces ont reçu: la Nouvelle-Écosse, 4.7 millions de dollars; le Québec, 29.5 millions; l'Ontario, 29.1 millions; le Manitoba, 13.8 millions; l'Alberta 2.4 millions et la Colombie-Britannique, \$262,000. Par habitant, c'est le Manitoba qui vient en tête avec \$13.67, suivi de la Nouvelle-Écosse avec \$5.79 et du Québec, avec \$4.89. Les sommes totales reçues par le Manitoba pour les réparations et l'entretien dépassent de loin celles de toutes les autres provinces.

● (2220)

Je devrais ajouter que, si le nombre d'emplois dans l'industrie aérospatiale à l'échelle nationale est passé de 35,000 à 25,400 entre la fin de 1969 et le milieu de 1974, il a augmenté au Manitoba, de 2,300 à 2,900 au cours de la même période. Il est certain qu'il y a place pour des améliorations, mais ces chiffres montrent que le Manitoba vient nettement en tête dans l'industrie aérospatiale.

En conclusion, je voudrais ajouter que le gouvernement tiendra sa promesse au sujet du hangar d'Air Canada, comme le député pourra le voir. Pour ce qui est des installations de réparation et d'entretien des 707 de la Défense nationale, j'espère que la grève de Trans-Air va prendre fin et que nous pourrons continuer le travail, comme promis, au Manitoba.