

M. Gurbin: Répétez le numéro, il n'a pas compris.

M. St. Germain: C'est la question n° 422, monsieur le Président.

M. Evans: Monsieur le Président, ce volumineux document montre que le gouvernement répond à une foule de questions.

Je demande que les autres questions restent au *Feuilleton*.

M. le Président: Les autres questions restent-elles au *Feuilleton*?

Des voix: D'accord.

ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

[Français]

LA LOI DE 1984-1985 SUR LE POUVOIR D'EMPRUNT MESURE D'ÉTABLISSEMENT

La Chambre reprend l'étude de la motion de M. MacLaren: Que le projet de loi C-21, portant pouvoir d'emprunt, soit lu pour la 2^e fois et renvoyé au Comité permanent des finances, du commerce et des questions économiques.

M. Marcel Roy (Laval): Monsieur le Président, c'est avec plaisir que je prends la parole au sujet de la Loi portant pouvoir d'emprunt, le projet de loi C-21. Et ceci pour diverses raisons, évidemment. J'ai entendu mes collègues de l'autre côté de la Chambre depuis le début de ce débat faire toutes sortes d'accusations gratuites. Mais à mon avis la question fondamentale de tout ce débat, c'est ceci: Est-ce que le Budget va favoriser une relance économique? Tout dépend des attitudes ou des philosophies politiques que l'on peut avoir ou défendre ici, et c'est ce qu'on entend dire depuis le début. Certains conservateurs dont je tairai les noms, même si j'avais déjà encerclé le nom des circonscriptions, mais le temps étant limité, je n'ai pas l'intention de revenir sur chacune des affirmations gratuites qui ont été faites... Ils ont essayé d'isoler certains crédits, particulièrement un crédit qui a été voté et consacré par l'actuel gouvernement dans le domaine de l'investissement consacré à la haute technologie, à savoir les sociétés de Havilland et Canadair. Mais on a été bien silencieux sur la société de Havilland quand on a blâmé le gouvernement pour son attitude concernant l'avenir de la Canadair. Comme le mentionnait le premier ministre (M. Trudeau) dans une réponse à une question aujourd'hui, il s'agit de décider si oui ou non la technologie va demeurer au pays ou bien si elle sera exportée en d'autres pays comme les États-Unis.

Monsieur le Président, je pense que dans tous les pays du monde comme la France, l'Angleterre, la Belgique, les États-Unis, on a développé l'industrie de l'aéronautique grâce à des budgets sur le compte en particulier du ministère de la Défense; et si le Canada veut développer son industrie de l'aéronautique, il faut absolument y consacrer un montant, il faut payer la note. Je me souviens très bien, lorsqu'on a décidé de prendre la relève de l'entreprise privée en 1975-1976 dans le secteur de l'aviation avec la de Havilland et la Canadair, nous avions à ce moment-là 825 employés à la Canadair. Puis je me souviens d'un moment où on a eu jusqu'à 8,000 employés à la Canadair dans ce secteur de haute technologie.

Pouvoir d'emprunt—Loi

C'est ça le défi que le gouvernement libéral a accepté de relever dans ce domaine spécialisé, et ceci pour répondre aux demandes de nos jeunes qui actuellement sont dans nos écoles.

Et je soulignais le 8 mars dernier, ici en cette Chambre, l'importance de développer ce secteur de la haute technologie. Simplement à Montréal, les CEGEP ont lancé sur le marché du travail 12,310 diplômés au cours des années 1982-1983 dans le domaine de l'ingénierie technique et dans celui des sciences. Il y a sept écoles en génie qui font de la recherche active et qui ont produit 2,110 diplômés en 1982-1983. C'est pour eux que l'on veut développer la haute technologie, monsieur le Président.

J'étais fier d'entendre le premier ministre aujourd'hui et le président du Conseil du Trésor dire qu'évidemment l'on reconnaît l'importance de modifier la structure de la Canadair. Le ministre responsable, le sénateur Jack Austin, le mentionnait au Comité permanent des finances, du commerce et des questions économiques le 13 mars dernier, à savoir que l'on était conscient des modifications qu'il nous fallait apporter à la Canadair. Et ces modifications ont été expliquées lors des études du Budget. On est conscient que la Canadair voyait tout simplement la vie en rose par le passé. Non pas qu'on n'a pas essayé de les informer! Ses idées du marché étaient trop optimistes. Elle fermait les yeux sur des problèmes pourtant évidents quant à son exploitation. Même ses méthodes comptables étaient trop optimistes. En outre, elle transmettait au gouvernement ce même optimisme, non fondé, alors qu'elle lui cachait ses difficultés. La compagnie avait trop d'employés et la sphère des responsabilités et de sa haute direction était mal définie. Par conséquent, la Corporation de développement des investissements du Canada a accordé une importance primordiale à l'injection d'une forte dose de réalisme dans la compagnie et à la compression de ses frais d'exploitation. Ces mesures ont eu pour résultat de faire passer le déficit d'exploitation de... 145 millions 100 mille dollars, en 1982, à 83 millions de dollars, en 1983. Alors, deux choses auraient pu être faites, soit prendre l'attitude des progressistes conservateurs et dire: On prend le parachute et on s'en va à terre; ou bien prendre une attitude, une philosophie libérale et dire: On va examiner ce qu'il est possible de faire et on va améliorer l'administration, puis continuer à procurer des «jobs» dans le domaine de la technologie. Monsieur le Président, je me réfère à un article publié le 20 février dernier dans le journal *The Gazette* de Montréal, sous la plume de M. Nick Auf der Maur qui a écrit la biographie de l'honorable chef de l'opposition, et qui écrit:

• (1530)

[Traduction]

L'abandon de l'Arrow encore douloureuse aujourd'hui

Il y a vingt-cinq ans aujourd'hui à 11 heures du matin, le premier ministre John Diefenbaker, dans une déclaration aux Communes a fait part d'une décision capitale dont nous ressentons encore les effets.

Il abolissait le programme de l'Avro Arrow, le chasseur d'interception CF-105 qui, de l'avis de spécialistes de l'aviation, serait le meilleur avion du monde s'il volait encore aujourd'hui.

On peut soutenir que cette décision a nui à la capacité industrielle du Canada et tellement désorganisé nos entreprises aérospatiales qu'elles ne s'en sont pas encore complètement remises.

On parle encore dans l'industrie du 21 février 1959 comme du vendredi néfaste.