

*Le budget—M. McKenzie*

• (1750)

Le discours du trône promettait qu'au cours de la présente session, on demanderait au Parlement de réaffirmer les principes fondamentaux du bilinguisme. A la lumière des commentaires de M. Spicer et des dépenses énormes qu'entraînent les efforts de réalisation du programme, le Parlement ferait bien de reconsidérer non seulement les principes du bilinguisme, mais aussi leur mise en pratique. Ce n'est qu'en réexaminant l'efficacité du programme de bilinguisme que le Parlement pourra trouver une solution juste et équitable qui convienne aux deux peuples fondateurs du Canada.

J'ai mentionné précédemment l'expression «aliénation de l'Ouest». C'est une expression plutôt exagérée, mais elle paraît néanmoins décrire avec précision les sentiments d'isolement qui sont le fait de bien des Canadiens. Les gens de l'Ouest croient en toute bonne foi qu'ils n'obtiennent pas leur part du gâteau. De tels sentiments ont été confirmés par l'attitude des derniers gouvernements libéraux. Dans ma circonscription de Winnipeg-Sud-Centre, une mesure prise par le gouvernement a contribué plus que toute autre à répandre ces sentiments de mécontentement. Je veux parler, bien entendu de la décision, prise par Air Canada il y a bien des années, de déplacer de Winnipeg à Dorval, ses installations d'entretien afin d'y consolider ses services d'entretien. Contrairement à ce qu'on avait promis, on a assisté à la fermeture progressive et complète des installations d'Air Canada. Le 3 avril 1969, le ministre des Transports annonçait qu'une entente avait été conclue entre la société mère C.A.E., la société Northwest Industries d'Edmonton et Air Canada, au sujet de la vente des installations d'entretien d'Air Canada. D'après le ministre des Transports, le gouvernement fédéral, par l'entremise de ses ministères et organismes, devait appuyer fortement la nouvelle entreprise. Mais ce n'est pas ce qui s'est produit.

Au milieu de 1969, la société C.A.E. Aircraft a signé un contrat avec les autorités militaires américaines par l'entremise de la Corporation commerciale canadienne qui est au service du ministère des Approvisionnements et Services. Le contrat portait sur la réparation et l'entretien des réactés militaires. Il prévoyait l'emploi direct d'environ 250 travailleurs qualifiés. Or, l'annulation soudaine du contrat T-39, de même que la mise au rancart du Viscount, ont entraîné une diminution considérable de l'emploi.

La situation est semblable aujourd'hui. Elle est urgente. La province a pris toutes les mesures possibles au palier provincial en vue d'aider la société C.A.E. Aircraft, mais à moins que le gouvernement fédéral n'emploie ses ressources pour trouver du travail à cette société, elle ne pourra fonctionner convenablement. La pénurie d'industries aéronautiques viables au Manitoba a fait perdre à la province beaucoup de spécialistes, car tout notre personnel qualifié se cherche du travail ailleurs.

Il se produit dans cette industrie un nombre effarant de mises à pied. La C.A.E. fonctionne à l'heure actuelle avec une permanence. Elle a perdu récemment 17 autres employés formés par Air Canada qui sont allés travailler à Dorval. Environ 90 p. 100 du personnel aéronautique, y compris les ingénieurs, le personnel de consultation, les surveillants et les mécaniciens détenteurs de brevets, ont dû déménager à Montréal. Et nous ne parlons pas ici des frais de déménagement. J'ai parlé à quelques-uns de ceux qui ont été obligés de déménager et ils m'ont dit que le moral des employés était bas à Dorval aussi bien qu'à la C.A.E., à Winnipeg. Il y a dans ces deux villes bien du

[M. McKenzie.]

ressentiment contre le gouvernement qui freine l'activité et qui n'a pas su tenir ses nombreuses promesses.

Une grande partie de ceux qui travaillaient auparavant à la base de réparation d'Air Canada à Winnipeg habitaient la circonscription de Winnipeg-Sud-Centre, de même que le gros du personnel de la société C.A.E. Aircraft, successeur d'Air Canada. Les installations et les aéroports où ces hommes ont travaillé et travaillent encore se trouvent aussi dans ma circonscription. C'est pourquoi je m'intéresse à la situation de l'industrie aérospatiale du Manitoba. Cette industrie occupait une place toute spéciale dans l'économie du Manitoba et la décision de transférer cette base à Dorval a porté un dur coup à l'économie régionale.

La logique de ce déménagement échappe à la plupart des gens qui sont au service de cette industrie au Manitoba. Winnipeg devrait être le centre d'une industrie aérospatiale viable. Situé en plein milieu géographique de l'Amérique du nord et à proximité des marchés du mid-west américain, Winnipeg devrait pouvoir espérer devenir un jour le siège d'une industrie prospère. Au moment du transfert à Dorval, le gouvernement libéral s'est nettement engagé à faire tout son possible pour maintenir, voire augmenter l'emploi à cette base. Toutefois, il semble que le gouvernement ne songe pas sérieusement à respecter ses engagements.

Pour que les députés puissent bien comprendre la situation, permettez-moi d'en faire brièvement la revue. Le 22 novembre 1963, le premier ministre M. Pearson, reconnaissait à la Chambre des communes l'importance de la base pour l'économie de Winnipeg. Voici ce qu'il disait:

Dans la mesure où nos projets sont élaborés, soit au moins pour une période de dix ans, les aménagements de Winnipeg continueront à être utilisés.

Le 5 juin 1964, M. D. A. Thompson, C. R. de Winnipeg, alors ministre des Transports, dans une lettre au gouvernement du Manitoba, donnait au premier ministre Roblin l'assurance qu'on mettait tout en œuvre pour maintenir l'activité d'Air Canada à son niveau à Winnipeg. Le 23 mai 1968, le premier ministre, M. Trudeau écrivait au premier ministre M. Weir, du Manitoba, ce que voici:

Soyez sûr que le gouvernement actuel fera honneur à la promesse de mon prédécesseur et que nous chercherons en outre de nouveaux moyens de garder une industrie aéronautique de soutien rentable au Manitoba.

Voici quelques remarques du ministre actuel de la Défense nationale (M. Richardson) sur le déménagement de la base aérienne:

L'une des pires décisions qui aient été prises dans l'histoire du pays.

Il a déclaré en outre:

Personne n'approuve plus vigoureusement que je ne le fais l'idée de décentralisation de l'activité industrielle.

Au cours de la dernière quinzaine, le premier ministre est allé à Winnipeg. Il nous a assuré que les intérêts de l'Ouest étaient tout aussi importants que ceux du Québec, qu'il nous appartient d'activer les choses pour que ces intérêts se matérialisent et que nous ne devons pas nous borner à attendre l'intervention du gouvernement. Nous allons le prendre au mot. Nous sommes convaincus de l'importance du maintien et de l'avancement d'une base aérienne à Winnipeg, pour desservir le centre et de l'Ouest du Canada. Winnipeg est l'endroit tout indiqué. Le premier ministre devrait remplir sa promesse et faire honneur à l'engagement pris par son prédécesseur, de maintenir une industrie aéronautique de soutien rentable au Manitoba.