

L'ajournement

M. Garnet M. Bloomfield (secrétaire parlementaire du ministre du Revenu national): Monsieur le Président, je crois que le député de Surrey-White Rock-Delta-Nord est satisfait des observations qu'a faites le ministre. Je n'ai donc rien à ajouter. J'espère que cela répond à sa question.

LE COMMERCE—A) LES NÉGOCIATIONS TOUCHANT LE PROJET AIRBUS EUROPÉEN B) LES RAISONS DE CHOISIR LE PROJET AIRBUS

M. Girve Fretz (Érié): Monsieur le Président, je voudrais discuter ce soir du projet qu'a le gouvernement de construire une usine de 500 millions de dollars à Québec pour la fabrication des pièces destinées à l'appareil A-320 de la société française Airbus Industrie, qui fait l'objet de vives controverses.

C'est une chose de renflouer des sociétés canadiennes comme Massey-Ferguson et Chrysler, qui sont des entreprises bien établies dont la fermeture risquerait de faire bien du tort à notre économie, mais c'en est une autre de donner des centaines de millions de dollars, dont nous avons terriblement besoin, à un consortium étranger, pour fabriquer un produit qui, comme je le montrerai, a peu d'avenir sur le marché, au détriment des fabricants d'avions canadiens.

J'ai déjà soulevé le problème à la Chambre, et j'ai reçu une réponse évasive. J'ai l'impression que toute l'affaire Airbus a été tenue secrète, ce que je trouve absolument inadmissible.

Lorsque j'ai posé une question à ce sujet au ministre d'État au Commerce international (M. Regan), qui devrait être au courant de ces questions, je n'ai pas beaucoup apprécié qu'il s'en remette à un autre ministre. J'ai dit à maintes reprises que l'on rendait de moins en moins de comptes à la Chambre et que l'on manifestait de moins en moins de respect à l'égard des députés. On a très peu parlé de ce projet à la Chambre des communes, et je voudrais que l'on me dise franchement où en sont les négociations avec la société Airbus Industrie et que l'on me cite des chiffres convaincants prouvant que c'est vraiment avantageux pour toutes les parties concernées.

Ce matin, dans la *Citizen*, il était question d'un autre projet qui, s'il n'est pas tué dans l'œuf, pourrait prouver que l'on en fait accroire aux Canadiens, à l'instar du projet de la société Airbus Industrie. Il s'agit de moderniser les aéroports du Canada en installant un système de radars; ce projet est une belle preuve de l'intimité qui règne entre les gouvernements canadien et français.

Cinq sociétés ont soumissionné pour le contrat portant sur l'installation d'un système moderne de radars dans 30 aéroports du pays. Un comité interministériel a recommandé les deux finalistes au cabinet. Une société française peu connue, la société Thomson, n'est pas parmi les finalistes. Pourtant, cet automne, lorsque le premier ministre (M. Trudeau) est revenu de France, il a ordonné que l'on revoie le choix des finalistes. Aussi, il ne faudrait pas s'étonner si dans quelques années, on se rend à Toronto à bord d'un A-320 guidé par un système de radar Thomson.

• (2220)

En ma qualité de représentant de la circonscription d'Érié, chaque fois qu'un grand fabricant de pièces d'avion fonde un

établissement au Canada, je dois demander au gouvernement quelles en seront les conséquences. Qui seront ses fournisseurs? En outre, si Airbus accapare une partie du marché aux dépens de Boeing et de McDonnell-Douglas, il est certain que des établissements comme celui de la Fleet Industries vont en souffrir.

L'usine de Fort Érié, dans ma circonscription, emploie plus de 1,000 travailleurs. Tout ralentissement d'activité entraîne du chômage et des mises à pied dans bien d'autres secteurs qui en dépendent. Dans d'autres centres manufacturiers, comme Malton, la concurrence de l'A-320 pourrait être catastrophique.

Compte tenu des réalités économiques propres au transport aérien, la décision de subventionner Airbus n'est pas sage. On réduit le nombre de vols à cause du prix élevé du carburant et de la chute de la clientèle. Le moment convient-il pour adopter un nouvel avion? Voyons un peu le nouvel appareil que vient de lancer Boeing, le 767. C'est un appareil moyen courrier, économe de carburant, concurrent direct du A-320. Dans un proche avenir, McDonnell Douglas offrira un appareil semblable.

Si l'on considère le chiffre d'affaires au Canada de ces différentes sociétés, il serait opportun de réfléchir aux mesures qui réduiraient les sources de recettes. A lui seul, Boeing a acheté pour 147 millions de composants au Canada en 1981. Ainsi, on nous propose un appareil qui va concurrencer au moins cinq autres types d'avion, le DC-9 modifié, le 757, le 767 et le 737 de Boeing sans compter le dernier né de McDonnell Douglas, le D-3300. Voilà pourquoi il est possible que le A-320 ne puisse s'implanter sur le marché et, dans ce cas, c'est encore 500 millions de dépensés en pure perte. Par contre, s'il réussit et fait la vie dure à ses concurrents, nous sommes perdants de toute façon à cause du chômage accru et du ralentissement d'activité des fabricants de pièces.

L'Airbus constitue le dernier affront aux entrepreneurs indépendants, puisqu'il s'agira d'un appareil subventionné, concurrent de l'entreprise privée. L'Airbus a déjà coûté cinq milliards aux gouvernements d'Europe. Ainsi, le prix de l'appareil ne sera pas fixé en fonction du prix de revient. Ce pourra être un appareil bon marché. Et les autres fabricants devront ajuster leur prix en conséquence. Tout bénéfice réalisé par les sociétés canadiennes sera annulé par cette entreprise géante, et il faut s'attendre à une montée des coûts et à une croissance lente dans cette industrie.

Avant de conclure un marché avec Airbus, j'espère que le gouvernement envisagera toutes les conséquences possibles de sa décision. McDonnell Douglas et Boeing pourront décider de réduire leur production s'ils estiment que l'aide gouvernementale favorisera l'Airbus. Autrement dit, Air Canada, société de la Couronne, sera obligée, sur l'insistance du gouvernement, d'acheter des produits de Airbus. Le nombre d'emplois perdus sera plus élevé que les nouveaux emplois que vient de créer Airbus au Québec.