

M. Campbell propose: Que le bill soit lu pour la 3^e fois et adopté.

(La motion est adoptée et le bill, lu pour la 3^e fois, est adopté.)

● (1700)

INITIATIVES PARLEMENTAIRES— MOTIONS (DOCUMENTS)

[Traduction]

DEMANDE DE PRODUCTION DE LA CORRESPONDANCE ÉCHANGÉE ENTRE LE GOUVERNEMENT ET UNITED AIRCRAFT ET DE LA DOCUMENTATION RELATIVE À L'OCTROI DE SUBVENTIONS FÉDÉRALES

La Chambre reprend l'étude, interrompue le jeudi 1^{er} mai, de la motion de M. Broadbent:

Qu'un ordre de la Chambre soit donné en vue de la production de copie de toute la correspondance échangée, l'an dernier, entre la United Aircraft et le gouvernement, ainsi que des contrats relatifs à l'octroi de subventions du gouvernement à la United Aircraft, au cours des cinq dernières années.

[Français]

M. Gaston Clermont (secrétaire parlementaire du ministre de l'Industrie et du Commerce): Monsieur le président, après consultation avec les partis représentés à la Chambre, il a été convenu que le député de Halton (M. Philbrook) prendra la parole sur la motion n° 17 au nom du gouvernement, et le motionnaire, le député d'Oshawa-Whitby (M. Broadbent), prendra également la parole sur la motion n° 17, après quoi la présidence pourrait demander à la Chambre de se prononcer sur cette motion.

[Traduction]

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Monsieur l'Orateur, nous avons convenu qu'après ces deux orateurs, si la motion n'était pas adoptée par un vote par acclamation, nous procéderions à un vote nominal.

M. F. A. Philbrook (Halton): Monsieur l'Orateur, vous n'ignorez pas que ce débat porte sur une motion d'initiative parlementaire portant production de documents, très exactement la demande de production de la correspondance échangée entre le gouvernement et la United Aircraft—devenue Pratt Whitney of Canada Ltd.—et des contrats relatifs à l'octroi de subventions fédérales.

Cette motion a déjà fait l'objet d'un débat le 1^{er} mai 1975. Je félicite les participants à ce débat, le député de Nipissing (M. Blais), le député de Winnipeg-Nord-Centre (M. Knowles), le député de Laurier (M. Leblanc) et le député de Hamilton Mountain (M. Macfarlane).

Je tiens tout particulièrement à féliciter le parrain de cette motion, le distingué député d'Oshawa-Whitby (M. Broadbent), le nouveau chef du nouveau parti démocratique. Il a une fois de plus montré l'importance que lui-même et son parti—et même que nous tous accordons aux questions très importantes dont il s'agit, c'est-à-dire le financement de sociétés privées par le gouvernement fédéral, le droit des travailleurs canadiens à de justes règlements, à des conditions de travail acceptables, et certaines normes de sens civique dans les entreprises. Ce sont des questions que j'estime personnellement très importantes, d'une part parce que je viens d'une circonscription fortement industrialisée, et d'autre part parce que j'ai eu personnellement le privilège d'occuper pendant de nombreux

United Aircraft

ses années des postes de responsabilité à tous les niveaux dans l'industrie.

L'exercice de mes fonctions d'ouvrier m'a sensibilisé au besoin de sécurité et d'un traitement équitable qu'éprouvent les travailleurs. En tant que titulaire de fonctions de direction, j'ai évidemment pris conscience de la nécessité pour une société du secret professionnel, de façon à protéger ses investissements et à affronter la concurrence de plus en plus acharnée sur les marchés. Il est arrivé que des gouvernements exigent de connaître tous les détails de certains de nos produits pharmaceutiques ainsi que d'autres renseignements extrêmement confidentiels. Il doit être évident, même pour un profane dans le domaine des affaires ou dans l'industrie, que ces exclusivités commerciales privées sont l'ultime chance de survie d'une société. Or comment des renseignements de cette importance ont-ils des chances de demeurer confidentiels dans les dossiers de la fonction publique?

Comme il s'agissait d'hommes raisonnables heureusement, on est vite tombé d'accord pour dire que ce geste était à la fois inutile et peu propre à obtenir les résultats désirés dans notre régime de libre entreprise. On a même jugé qu'une enquête aussi minutieuse était néfaste pour la productivité. La leçon vaut pour le cas de la United Aircraft. Étant tous consommateurs, nous ne pouvons pas ignorer que le gouvernement, le patronat et le salariat doivent faire régner dans leurs rapports l'honnêteté et la confiance, dans le climat qui convient à notre économie mixte. La communication des dossiers ne doit intervenir que lorsque c'est nécessaire et juste.

Le ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Gillespie) a fourni à la Chambre un grand nombre de renseignements et divers documents, afin de documenter dans toute la mesure du possible les députés et leur permettre ainsi de se mettre au courant de l'activité de la United Aircraft. Il importe de comprendre que, pour bien accomplir la mission qui lui incombe dans le domaine de l'expansion industrielle, le ministère de l'Industrie et du Commerce doit faire preuve de discrétion à l'égard des données commerciales hautement confidentielles qui lui sont communiquées par les diverses sociétés de nos nombreux secteurs et sous-secteurs industriels.

La United Aircraft a fourni au ministère les renseignements qui lui étaient demandés, mais à titre confidentiel. En publiant ces renseignements, le ministère irait si bien à l'encontre de sa raison d'être que notre économie finirait par en subir le contrecoup. On outre, la concurrence étrangère obtiendrait ainsi des informations dont elle pourraient tirer parti au détriment de la United Aircraft, gênant ainsi ses exportations. Cela entraînerait des pertes pour la société et une baisse de l'emploi au Canada, ce que nous ne voulons pas, surtout dans la conjoncture économique actuelle.

Depuis 1960, l'État participe avec la United Aircraft of Canada Limited au développement de petites turbines à gaz. Cette assistance est fournie dans le cadre de la politique consistant à maintenir un potentiel d'études et de développement dans la construction de petits avions utilitaires de transport.

Le gouvernement a avancé quelque 73 millions de dollars dans le cadre de programmes à frais partagés avec la United Aircraft. En 15 ans, la compagnie a investi plus de 250 millions de dollars dans la recherche et le développement, en frais de lancement et en dépenses en immobilisations. Ces fonds ont permis de mettre au point au Canada une technologie avancée de production de petits moteurs à turbine à gaz destinés aux marchés mondiaux. Ces