

M. l'Orateur suppléant (M. Boulanger): Le député devra lui-même lire le Règlement. Il n'est pas possible de soulever la question de privilège ni d'invoquer le Règlement à la présente étape, après 10 heures.

M. Forrestall: Je vais prier l'Orateur de m'indiquer où il est dit qu'un député ne peut pas soulever la question de privilège.

L'INDUSTRIE—POSSIBILITÉ D'AIDE À L'AVIONNERIE

M. Robert P. Kaplan (Don Valley): Monsieur l'Orateur, ce matin, à la réunion du comité des finances consacrée à l'étude des crédits, des fonctionnaires du ministère de l'Industrie et du Commerce ont laissé entendre que nous étions sur le point d'entendre parler d'une politique importante sur le développement de l'avionnerie au Canada. Le besoin s'en faisait sentir depuis longtemps et j'aimerais que l'on m'assure qu'il s'agira d'une politique efficace.

• (2210)

J'ai récemment eu l'occasion de visiter Washington afin d'y étudier l'aviation civile. La Fondation Donner avait conçu et financé ce programme. Si j'ai pu me renseigner plus à fond sur cette question, c'est grâce à elle et je l'en remercie. Qu'ai-je appris, monsieur l'Orateur? Tout d'abord que le Canada, considère-t-on, se trouve à l'avant-garde du programme ADAC(STOL)—pour la mise au point des avions à décollage et à atterrissage courts—quoique toute notre industrie relève d'un contrôle étranger. Les filiales canadiennes, qui se sont livrées à une concurrence entre elles, ont établi les normes mondiales de l'avion ADAC. Certains de ces appareils sont en demande et en usage partout dans le monde.

Deuxièmement, j'ai pu parvenir à la conclusion qu'une part importante de l'avenir de l'industrie aéronautique résidait dans la construction d'avions ADAC. Le Boeing 747 est peut-être plus grand, le Concorde plus rapide, mais le marché pour les avions ADAC est, à mon avis, beaucoup plus prometteur. Ces avions intéressent de plus en plus les personnes que le bruit et la pollution inquiètent. Ils sont plus faciles à utiliser dans les centres de population dense qui sont déjà entièrement construits, et où les terrains coûtent cher. Ils présentent, par ailleurs, des avantages supplémentaires. Dans ce monde en évolution où les systèmes d'infrastructure ne sont pas encore bien au point et où le transport aérien commence à peine à devenir chose courante, les avions ADAC sont plus logiques, et plus faciles à vendre. Ce sont des avions à l'échelle de l'homme.

Troisièmement, j'ai renforcé mon opinion comme quoi l'industrie aéronautique était une grosse entreprise—une entreprise gigantesque. Même dans la technologie des petits avions, on a besoin de capitaux considérables. Mais c'est une grosse entreprise d'un genre spécial. Il semble qu'elle ne peut dépendre du seul secteur privé pour son inspiration, pour son financement ou pour la vente de ses produits. Les faillites colossales constatées en Grande-Bretagne et en France, ainsi que les cas d'insolvabilité aux États-Unis, en sont la preuve. Dans ces trois pays, l'industrie aéronautique est gérée directement au niveau gouvernemental. C'est le cas même aux États-Unis, qui croient tellement pourtant à la libre entreprise dans les autres secteurs.

Dans ces conditions, que le gouvernement libéral ne répète pas le désastre du Bomarc avec lequel les Conser-

vateurs ont détruit, il y a dix ans, l'industrie canadienne, amenant ainsi des milliers de travailleurs canadiens qualifiés à aller chercher du travail aux États-Unis. Faisons au moins ce que font nos associés industriels dans d'autres pays; accordons une aide financière, et ce, généreusement et rapidement.

Je n'ai pas le temps, au cours du présent débat, d'exposer les avantages, qui feront bouler de neige dans notre économie, d'une industrie aéronautique prospère. Permettez-moi simplement d'assurer à la Chambre qu'il existe quelques centaines de milliers d'emplois qui se rattachent assez directement à cette industrie à l'heure actuelle. Il y a une dernière observation que j'aimerais faire afin que le ministre me dise ce qu'il en pense. Le public canadien, l'investisseur canadien, n'a jamais eu une occasion véritable d'acheter des actions dans une société aéronautique ayant son siège social au Canada. Si l'on veut des actions dans une entreprise canadienne, il faut les acheter aux États-Unis ou en Grande-Bretagne. Cette situation doit changer. Je suis persuadé que bien des Canadiens seraient heureux de pouvoir partager les risques de cette industrie, surtout si le gouvernement avait des engagements envers cette dernière et présentait rapidement un programme raisonnable dans ce domaine.

Pour ces diverses raisons, j'exhorte le ministre à inclure dans ce programme quelque stimulant qui encouragera les filiales canadiennes de cette industrie à vendre des actions au Canada.

L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre de l'Industrie et du Commerce): Monsieur l'Orateur, je ne suis pas en mesure de faire de longs commentaires, étant donné l'annonce prochaine dont a parlé le député. S'il ne s'agit pas d'une restructuration complète de l'avionnerie, il s'agirait du moins d'un projet de recherches et de développement reconnu sous le nom de DCH-7, concernant la compagnie DeHavilland.

Je suis d'accord sur presque tout ce qu'a signalé le député: l'importance des avions à décollage et à atterrissage courts; le fait que le Canada a pris de l'avance dans ce domaine; l'importance d'y attirer le secteur privé de l'économie canadienne; l'importance d'un appui de la part du gouvernement et les avantages accessoires. Il s'agit, dans ce cas-ci, d'envisager tous ces facteurs du même coup et c'est là que se pose le problème.

D'aucuns pourront prétendre que les avions ADAC sont d'une utilité considérable, mais il faudrait pour cela être sûr de l'assurer au moyen d'un système. On prétend dans certains milieux que les pays en voie de développement ont grand besoin d'appareils ADAC mais la plupart de ces pays n'ont pas les moyens financiers voulus pour les acheter. Un programme de financement s'impose par conséquent. Dans certains cas, il faut assurer de l'aide au moyen de programmes, etc.

C'est la considération de tous les éléments du problème qui nous a suscité dernièrement de graves difficultés, au gouvernement, au ministre des Transports (M. Jamieson) et à moi. Nous espérons tous que les résultats des efforts actuels seront à la hauteur de l'enthousiasme dont le député a fait preuve ce soir.

LA FONCTION PUBLIQUE—LA CATÉGORIE DE L'EXPLOITATION—LES ÉCHELLES DE SALAIRES—LES ACTIVITÉS DU MEER

M. Mark Rose (Fraser Valley-Ouest): Monsieur l'Orateur, je suis tout à fait conscient du fait que mon interven-