

deux. Ce n'était pas toujours facile. Les deux compagnies ont une direction très dynamique, ce qui est indispensable dans un domaine comme l'aviation internationale. Pendant les cinq ans que nous avons passés au pouvoir, le monde est entré dans l'ère des gros avions de transports propulsés uniquement par la réaction, du type des DC-8. Ces énormes appareils, d'une capacité et d'un rayon d'action extraordinaires, pouvant atteindre des vitesses incroyables et dotés de perfectionnements techniques étonnants, ont révolutionné l'aéronautique. Mais en raison du prix élevé de ces avions, nos deux compagnies aériennes ont connu une période de lourds déficits. Heureusement, ces déficits sont passagers, et ils sont sur le point de se résorber. Ils seront complètement épongés l'an prochain.

Je voudrais parler en particulier d'un problème qui s'est posé à nous, celui de l'aménagement du centre de revision d'Air-Canada à Winnipeg. Les honorables députés se rappellent probablement qu'après la revision du dernier Viscount, à Winnipeg, Air-Canada avait décidé qu'il fallait fermer les installations de cette ville, et que la revision des avions à turbopropulseur aussi bien que celle des avions à réaction proprement dits devrait se faire à Montréal. Air-Canada a dû prendre cette décision quand la base de 30 millions de dollars de Montréal a été approuvée par le gouvernement précédent. Selon le président d'Air-Canada, la décision a été prise à ce moment-là. Toutefois, grâce à l'intervention de l'honorable représentant de Winnipeg-Sud-Centre et d'autres représentants du Manitoba, le gouvernement dont j'avais l'honneur de faire partie a mené une enquête ministérielle poussée lors de réunions avec des représentants du gouvernement provincial, des diverses municipalités intéressées, des chambres de commerce et autres organismes. Il a obtenu qu'Air-Canada s'engage à soumettre toute l'affaire de nouveau à une société de conseillers industriels se spécialisant dans l'aviation, afin qu'elle procède à un nouvel examen de la question. Voilà où en étaient les choses quand nous avons quitté le pouvoir. Sauf erreur, le nouveau gouvernement attend le rapport que doit soumettre la société de conseillers.

Je tiens à soulever un autre point. Comme vous le savez, monsieur le président, la Société Air-Canada n'a jamais acheté, malheureusement, un avion construit au Canada depuis le North Star. Et maintenant, la Société a besoin de 50 avions à réaction de portée moyenne. L'ancien gouvernement a obtenu que celle-ci s'engage à obtenir l'assentiment du gouvernement, au moins avant de passer la commande définitive pour ces avions. Il voulait s'assurer ainsi qu'on explorerait à fond toutes les possibilités de construire la

majeure partie des pièces de ces avions dans des usines canadiennes.

Les résultats ont été des plus encourageants. Les trois fournisseurs possibles de ces appareils ont négocié avec notre industrie aéronautique et proposé, ai-je appris, une teneur canadienne de 60 à 100 p. 100. Je crois que c'est très encourageant et très intéressant pour le peuple canadien, et, surtout, notre industrie aéronautique pourra en tirer de grands avantages.

**L'hon. M. McIlraith:** Le député me permettrait-il de lui poser une question? Peut-il nous citer des documents ou des directives à cette compagnie qui énoncent cette politique? J'ai été incapable de trouver quoi que ce soit, bien que j'aie regardé avec le plus grand soin.

**L'hon. M. Balcer:** Je sais qu'il existait une décision du cabinet en ce sens. Je me souviens l'avoir transmise moi-même au président d'Air-Canada. Je suis certain que cette décision est consignée dans les procès-verbaux des réunions du cabinet. En outre, je suis certain que le président d'Air-Canada a accepté par écrit de le faire. Je crois que c'est un événement important et encourageant, si nous pensons que cela implique des contrats de l'ordre de 250 millions de dollars.

Un mot maintenant des chemins de fer. Comme le ministre l'a déclaré, l'une des mesures les plus importantes que nous avons prises a été l'institution de la Commission royale d'enquête MacPherson. Lorsque nous sommes arrivés au pouvoir, les chemins de fer Nationaux du Canada avaient des déficits immenses. De tels déficits sont tout simplement déprimants pour la direction et les employés. Pendant notre mandat, nous avons vu des problèmes épineux de relations ouvrières dans les deux réseaux canadiens. Les ouvriers voulaient obtenir des rajustements de salaire qu'ils jugeaient essentiels, compte tenu du coût de la vie et des salaires payés aux employés des industries comparables. La direction devait ou augmenter son déficit ou hausser son tarif-marchandises. Le gouvernement a estimé qu'on ne pouvait augmenter indéfiniment le tarif-marchandises, à cause des conséquences pour les producteurs et les fabricants canadiens. Notre situation en affrontant la concurrence sur les marchés du monde pourrait être mise en péril advenant une forte augmentation du tarif-marchandises. Ce tarif est de la plus haute importance, surtout dans les provinces de l'Ouest et dans les provinces Maritimes.

C'est avec une connaissance lucide des profondes ramifications de ce problème, que le gouvernement a institué la Commission MacPherson en lui confiant un mandat très précis. Elle a accompli une tâche énorme et a présenté un rapport extrêmement détaillé,