

Depuis la Seconde Guerre mondiale, le secteur de l'aérospatiale a pris de l'expansion au Québec et en Ontario. Il s'est passablement développé au Manitoba, et un certain nombre de contrats ont été adjugés en sous-traitance dans les villes de Vancouver, Halifax et Calgary. Si le gouvernement a effectivement l'intention de consolider et de concentrer le secteur de l'aérospatiale dans une ou deux régions, alors il devrait l'annoncer officiellement. Il constaterait peut-être qu'il est capable d'être honnête à l'égard des Canadiens. Si telle est sa décision, il devrait pouvoir l'exposer clairement. Toutefois, pour le moment, il n'existe pas de plan d'expansion pour le secteur de l'aérospatiale. Aucune stratégie n'a été prévue. Nous n'avons pas la moindre idée de ce qu'elle pourrait être, à part ce que nous en a dit le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources. Il y a eu ensuite le rapport du groupe d'étude sur le développement de la ville de Montréal. C'était en soi une réalisation importante et méritoire. Pourquoi ne pas en avoir fait autant pour d'autres villes et régions? Pourquoi se limiter à une seule? Pourquoi ne faire cas d'aucune autre dans la mise au point d'un plan efficace de participation fédérale au développement régional? J'applaudis aux efforts en vue de faire collaborer les entreprises et les syndicats, avec les autorités fédérales, provinciales et municipales, à la mise au point d'une stratégie économique pour une région importante du pays. Mais, bonté divine, il faudrait en faire autant pour toutes les grandes régions du Canada. Le principe d'équité serait ainsi respecté. Nous montrerions ainsi que nous comprenons l'importance d'une répartition équitable du développement entre toutes les régions. Ce principe revêt une importance particulière dans l'industrie aérospatiale qui dépend dans une large mesure des investissements de l'État, de ses contrats et de ses encouragements aux fins de la recherche et du développement. L'industrie ne dépend pas du marché, et c'est regrettable, mais elle est en réalité sensible aux décisions gouvernementales. Une grande partie de ses travaux sont du domaine de la défense et dépendent des programmes du gouvernement pour la recherche, le développement et l'expansion.

● (1240)

L'industrie est actuellement plongée dans l'incertitude et l'anxiété. Ma ville, Winnipeg, compte de grandes entreprises de l'aérospatiale, telles que Boeing et Bristol. Elles ne savent pas à quoi s'attendre. Elles ne savent pas quoi faire. Elles hésitent à soumissionner des contrats parce qu'elles ne comprennent plus les règles du jeu. Même après l'octroi du contrat d'entretien des CF-18, des appels d'offres lancés pour d'autres contrats publics du domaine de l'aérospatiale énonçaient le même genre de critère, à savoir «les avantages socio-économiques», un critère d'une ligne sans autre explication. C'est contraire aux demandes que nous avons formulées à la Chambre au moment de l'octroi du contrat d'entretien des CF-18. Nous avons dit que si le gouvernement adoptait de nouveaux critères semblables, il se devait de faire en sorte que les sociétés soumissionnaires pour ces contrats sachent au moins quels critères elles doivent respecter. Cependant, ce n'est pas encore fait même si les ministres doivent certainement admettre désormais qu'ils ont commis une erreur énorme et stupide dans le processus d'adjudication de ce contrat. Et pourtant ils n'ont rien fait pour y remédier. En conséquence, les principaux participants de l'industrie ne savent pas s'ils doivent prendre de

l'expansion ou effectuer les dépenses voulues pour soumissionner les nouveaux contrats parce qu'ils ignorent si l'on va jouer le jeu selon les règles indiquées par le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources dans l'entrevue qu'il a accordée à *La Presse*, ou d'après les règles du processus d'appels d'offres décrit dans les manuels.

Et nous voilà en train de parler, dans un climat de grande incertitude, de la nécessité de vendre Canadair à une entreprise privée. L'industrie n'a aucun moyen de savoir quelle orientation elle va prendre à l'avenir. J'espérais que l'adoption de ce projet de loi donnerait à la ministre responsable l'occasion d'expliquer comment elle envisage la privatisation dans le cadre de son plan d'ensemble pour l'industrie aérospatiale canadienne. Quelle place lui attribue-t-elle dans les relations entre les gouvernements? Existient-ils d'autres accords de «statut privilégié» que Canadair pourrait utiliser? Quelles sont les autres ententes en vigueur? La seule façon d'éclaircir ou d'éliminer les doutes qui subsistent sur la façon dont le gouvernement conduit ses affaires est d'expliquer exactement ses intentions. Et pourtant il n'a rien fait dans ce sens. Nous n'avons reçu aucune garantie concernant les responsabilités et les obligations futures du gouvernement fédéral envers Canadair et les autres grandes sociétés aérospatiales. Le gouvernement demande qu'on approuve la vente d'une grande société aérospatiale, et c'est pourquoi, à mon avis, il lui incombe de donner à la Chambre et aux Canadiens, et notamment aux 45 000 travailleurs de cette industrie, une idée précise de ce que sera l'avenir.

La vente de Canadair ne soulève aucun problème particulier tant que nous pouvons voir clairement qu'elle s'est déroulée dans les règles et dans l'intérêt du public. Cependant, on n'a pas procédé de cette façon comme le montre clairement la correspondance que j'ai fait consigner au compte rendu. On n'a pas défini l'intérêt public. En conséquence, cette vente ne fera qu'embrouiller davantage une situation qui n'est déjà pas très claire.

**La présidente suppléante (Mme Champagne):** Y a-t-il des questions ou des commentaires? Je donne la parole au député de Brampton—Georgetown (M. McDermid).

**M. McDermid:** Madame la Présidente, vous commencez à très bien connaître ma circonscription qui est formidable.

J'ai éprouvé beaucoup de plaisir à écouter mon honorable collègue. Il a traité de trois choses dont j'aimerais parler. Il a parlé des travailleurs et de l'emploi. Il est intéressant de signaler qu'à l'époque où le gouvernement était le propriétaire de de Havilland, le nombre des employés avait baissé de 5 400 à 2 800. Il est maintenant remonté à 4 800, 600 employés ayant été embauchés depuis que Boeing a acheté de Havilland. Au cours de la période pendant laquelle le gouvernement a contrôlé Canadair, l'effectif a baissé de 7 200 à 4 800, le nombre actuel. De toute évidence, le député se trompait tout à fait quand il disait que les sociétés d'État fournissent à leurs travailleurs une certaine sécurité.

Le député a également parlé du climat d'incertitude qui règne dans le secteur. Il a dit que les entreprises ne savent pas quoi faire. Si c'est le cas, je voudrais bien savoir pourquoi elles embauchent plus de monde que jamais. Pourquoi la société Boeing a-t-elle annoncé le 21 mai qu'elle créait 250 nouveaux emplois à Winnipeg, la propre ville du député? Pourquoi la