

*Les subsides*

Nous cherchons des marchés internationaux, monsieur le Président, et il faut dire à l'honneur de Canadair que la société en a trouvé. Mais les critiques formulées dernièrement ne favorisent pas notre accès à des marchés internationaux.

Le 29 mai dernier, par exemple, Canadair a signé un contrat de plusieurs millions de dollars avec la société Lockheed-Georgia de Marietta, en Georgie. Aux termes de ce contrat, l'entreprise aérospatiale canadienne doit fabriquer des pièces pour l'avion militaire Lockheed C-5B. L'Aviation américaine prévoit en acheter 50. Canadair construira les portes de fret arrière, les ailerons, les bords d'attaque et d'autres pièces du nouvel avion. Voilà le genre d'initiative que nous aimons à encourager, parce qu'elle représente un contrat de 200 millions de dollars et 700 emplois pour des Canadiens entre aujourd'hui et 1986. Si nous fermons Canadair, monsieur le Président, non seulement nous ne pourrions pas participer à ce genre de contrat, mais ces fonds ne seront pas injectés dans l'économie canadienne.

Je le répète, c'est Canadair qui fabrique l'avion-citerne. Il s'agit d'un bi-moteur amphibie utilisé essentiellement pour la lutte contre les incendies de forêts. Nous en avons vendus 74 à des clients dans huit pays différents, notamment la France et l'Espagne, où son utilisation est très répandue. Le gouvernement fédéral et six gouvernements provinciaux ont annoncé dernièrement des projets en vue de constituer une flotte de CL-215 pour la lutte contre les incendies. Voilà encore un excellent exemple de collaboration entre les gouvernements fédéral et provinciaux. L'exemple vient d'en haut, contrairement à ce que prétend l'opposition dans sa motion d'aujourd'hui.

Canadair a construit plus de 3,900 appareils depuis 1944, dont 580 sont des supersoniques. Il faudrait encourager la société dans son projet d'exploiter le Challenger comme avion d'affaires transcontinental à carlingue large. Il ne faut négliger aucun problème, c'est évident, mais il y a des moyens de formuler des critiques sans attirer à tel point l'attention du public que d'éventuels clients étrangers regardent notre appareil en disant: «Pas question d'acheter cet avion, il ressemble à une dinde». Cela n'en rend que plus difficile la tâche de Canadair. Jusqu'ici, 76 de ces avions ont déjà été livrés.

La motion parle d'un manque de contrôle, monsieur le Président. Toutefois, pour résoudre les problèmes qui se posent au sein de sociétés comme de Havilland, Canadair et d'autres, et sachant que l'intervention d'hommes d'affaires avertis est nécessaire pour aider ces sociétés, le gouvernement a annoncé la création de la Corporation de développement des investissements du Canada, en vue d'offrir aux sociétés en difficulté ce genre d'aide et des conseils d'experts.

Nous savons que Canadair et de Havilland subissent des pertes importantes. Bien entendu, c'est dû en partie à la récession internationale. A la CDIC, une bonne partie du temps a été consacrée aux analyses financières et aux analyses de marché, particulièrement dans le cas de Canadair. Récemment, le président du Conseil du Trésor (M. Gray) a déposé son budget supplémentaire des dépenses qui prévoit 300 millions de dollars pour les compagnies aéronautiques. Ce montant permettra aux deux compagnies de continuer à fonctionner normalement pendant que se poursuivent les études. L'objectif de la CDIC est de donner à ces compagnies les moyens de continuer à fonctionner sans apport substantiel d'investissements pour leurs

produits actuels. La loi sur la CDIC prévoit que les nouveaux programmes et les nouveaux produits exigeraient de nouveaux investissements.

Selon certains, tout cela est fait en douce et il n'y a pas suffisamment de renseignements disponibles. Le ministre responsable de la CDIC a fait savoir au président du comité permanent des finances, du commerce et des questions économiques qu'il comparaitrait devant le comité en même temps que des responsables de la CDIC, le 7 juin, pour présenter un rapport sur les questions financières et autres de Canadair et de de Havilland. De même, des responsables de la CDIC témoigneront devant le comité des comptes publics à propos de Canadair.

Les députés admettront que c'est un bon début pour la CDIC qui renforcera la situation de ces compagnies aéronautiques et fera en sorte que le Canada soit un concurrent international dans cette industrie de haute technologie qui sera extrêmement importante dans les années à venir. Cette attitude est certainement beaucoup plus louable que celle du député d'Ontario qui baisse les bras en disant: «Fermons Canadair, elle perd de l'argent». Dieu merci, ce n'est pas ainsi que fonctionne le gouvernement libéral. Je suis sûr que les employés de Canadair apprécieront les remarques du député. J'espère qu'il ne parle pas au nom de son parti, mais je doute que personne puisse le faire pour le moment.

Il y a des cas, monsieur le Président, où une entreprise importante a besoin de l'aide du gouvernement pour surmonter certaines difficultés. Si une telle compagnie a le potentiel nécessaire pour récupérer, moyennant un peu d'aide, il me paraît guère logique de la laisser faire faillite. Non seulement c'est ce que ferait le député d'Ontario, mais il donnerait même un coup de pouce.

Non, monsieur le Président, ce n'est pas ainsi que doit fonctionner le pays, notamment lorsqu'il est question d'entreprises industrielles difficiles comme celles du domaine du transport aérien. Ce dont le gouvernement a besoin, c'est d'un groupe de spécialistes expérimentés et s'intéressant au commerce pour lui proposer à l'avenir des solutions dans chaque cas particulier. Bien entendu, on ne peut accorder de l'aide à toutes les compagnies qui en demandent. La CDIC fonctionnera en contact étroit avec les milieux industriels et financiers. Naturellement, elle sera une source de conseil sur les conditions commerciales. Elle fournira des conseils qui permettront de voir où l'aide du gouvernement serait bénéfique ou bien quelles sont les autres possibilités financières dans chaque situation.

Il y a deux ans environ, dans un discours que j'ai fait au club Rotary de Sarnia, je disais que nous devions cesser d'aider l'industrie au coup par coup, que ce soit Dome, Chrysler, Maislin, Canadair, de Havilland ou quelque autre compagnie. Les gens viennent nous voir avec les meilleures intentions et un besoin évident d'aide, mais les gouvernements provinciaux et fédéral n'ont aucun critère sur quoi fonder leurs décisions. En fait, il en est presque toujours ainsi. Nous avons maintenant la CDIC qui permettra d'avoir une approche beaucoup plus professionnelle, de sorte que les compagnies, si elles ont besoin d'aide, sauront quelles sont les règles fondamentales. Le gouvernement établira aussi des lignes directrices afin de différencier les sociétés qu'il devrait aider de celles qu'il ne peut pas aider.