

*Canadair Limitée—Loi*

améliorer et à renforcer l'économie, ainsi qu'à fournir de nouveaux emplois aux Canadiens au chômage, tout en favorisant de toutes les façons possibles la sécurité d'emploi? A mon avis, les meilleures garanties de sécurité d'emploi passent par la propriété privée et l'initiative.

Il faut combiner la compétence en gestion à l'initiative privée. La formule a réussi pour de Havilland, elle réussira pour Canadair. Si Canadair reste aux mains du gouvernement, elle ne deviendra pas très concurrentielle. Compte tenu des sérieux efforts qu'il consent pour réduire le déficit, le gouvernement ne peut plus ni justifier, ni rationaliser, des investissements considérables dans des entreprises que le secteur privé est mieux en mesure de protéger et de mettre en valeur. Le gouvernement ne peut pas financer les initiatives en matière de recherche et de développement qui s'imposent chez Canadair.

● (1600)

Comme le prouve l'exemple de de Havilland, l'entrée de gestionnaires et l'injection de fonds du secteur privé va permettre à Canadair de s'agrandir et de se développer. Le gouvernement devait toutefois être convaincu que l'acheteur apportait, à tous les points de vue, plus que de l'argent. Il devait être persuadé qu'il y existait une union exploitable entre les priorités du gouvernement et l'initiative du secteur privé. Tout acheteur potentiel devait satisfaire à trois conditions principales, faute de quoi la vente n'aurait pas lieu.

Tout d'abord, la société devait avoir une bonne capacité de gestion. Elle devait montrer qu'elle saurait aider à protéger la Canadair et à en améliorer la croissance et la performance; qu'elle avait une bonne stratégie commerciale, une exploitation efficace et de solides compétences en matière de mise en marché. L'histoire de Bombardier montre bien que son personnel de gestion et de commercialisation est capable et expérimenté et pourra remplir ce rôle important. Il est certain que Bombardier peut apporter le moteur et l'énergie nécessaires pour faire de Canadair une gagnante dans ce secteur hautement compétitif.

Deuxièmement, l'acheteur devait avoir une base financière suffisamment solide, non seulement pour l'acquisition, mais aussi pour financer les importantes immobilisations qu'exige le développement du produit. Une fois de plus, Bombardier était la mieux placée. Selon l'équipe d'analystes financiers—Burns Fry, Merrill Lynch, *Capital Markets* et S.G. Warburgs—qui a évalué les soumissions pour l'achat de Canadair, c'est Bombardier qui présentait la meilleure situation financière. Leur rapport à la CDIC montrait que Bombardier avait une situation financière supérieure.

Le troisième et dernier aspect était la capacité de l'acheteur à contribuer de façon importante au maintien et au développement d'un secteur manufacturier dynamique et rentable dans l'aérospatiale. L'achat de Canadair par Bombardier intègre la technologie et la main-d'oeuvre spécialisée de Canadair et la capacité de gestion et l'expérience commerciale internationale de Bombardier.

Il est logique que la politique soit d'avoir des sociétés d'État bien gérées. Toutefois, dans le cas de de Havilland et de Canadair, le gouvernement n'avait pas les ressources nécessaires pour en faire des sociétés aussi compétitives qu'elles devaient l'être. A bien des égards, la propriété d'État a nui à ces sociétés pendant des années. Nous ne pouvions pas les aider à se

tenir à la pointe d'une industrie aérospatiale en évolution rapide et hautement compétitive. Canadair devrait prendre certaines décisions stratégiques importantes pour des programmes comme celui du Challenger et des bombardiers à eau. La vente à Bombardier à ce moment garantit presque leur succès. Au moins la vente permettra de prendre des décisions selon des principes commerciaux et en fonction de la demande du marché.

Nous ne cherchons pas qu'à remplir les coffres du gouvernement grâce à cette vente. Nous voulons également trouver une méthode grâce à laquelle nous pourrions assurer le plus d'avantages socio-économiques à l'ensemble du pays. Il ne s'agit pas d'une décision soudaine ni irréfléchie. Le processus en cause est non seulement long, mais également intensif et très exhaustif. Les modalités de la vente sont complexes et difficiles à comprendre, j'en suis certain. Elles n'ont été établies qu'après des mois de négociations menées par un grand nombre d'experts financiers du gouvernement. Il est évident que leurs suggestions, leurs recommandations et leurs conseils ont été soigneusement examinés par les ministres dans le cadre du processus décisionnel. Je le répète, la SADC a fait appel à trois sociétés financières indépendantes pour la conseiller dans cette vente.

Les négociations ont été conduites de manière équitable et méthodique. Cependant, il est évident que cette attitude méthodique indique que le gouvernement du Canada tient compte des actionnaires—les Canadiens. La SADC et ses conseillers financiers ont annoncé en 1985 qu'on envisageait de vendre Canadair. On s'est mis en rapport avec quelque 150 acheteurs éventuels et nombre d'entre eux se sont intéressés à cette société.

La liste des acheteurs éventuels intéressés et acceptables a été ramenée aux six candidats qui ont soumis des propositions pour l'achat de Canadair. A partir d'une étude approfondie dont j'ai déjà parlé, la SADC a recommandé au gouvernement la soumission de Bombardier.

Après examen des propositions des six soumissionnaires, on a ramené à deux le nombre d'acheteurs possibles, dont Bombardier. Finalement, le gouvernement a été saisi des propositions et de la recommandation de la SADC. Après avoir effectué son propre examen de la proposition et sa propre évaluation financière, le groupe de travail ministériel sur la privatisation a décidé que le meilleur parti à prendre était d'appuyer la proposition de Bombardier.

Étant donné les avis autorisés qu'il avait reçus et le soin apporté à l'étude de cette proposition, le gouvernement a choisi Bombardier sans réserve. Il n'y a ni mystère ni dissimulation à propos du choix de Bombardier. Lorsque la vente a été annoncée en août dernier, le gouvernement a divulgué des documents extrêmement détaillés qui décrivaient toute la transaction. De même, lors de la première lecture du projet de loi C-25, la ministre d'État chargée de la Privatisation (M<sup>me</sup> McDougall) a fait connaître les détails de toutes les soumissions concurrentes pour Canadair. Notre gouvernement ne veut pas privatiser l'entreprise pour recouvrer ses pertes financières. Aucune vente possible ne permettrait de récupérer tous les fonds investis par le gouvernement dans Canadair. Depuis que le gouvernement de l'époque a acquis Canadair en 1976, environ 2,4 milliards de dollars ont été investis sous forme de prêts et d'apport en