

Canadair Limitée—Loi

visant à accroître le contenu canadien du programme de production du Challenger.

Cette longue liste de conditions montre à l'évidence que le marché profitera non seulement à Canadair et à ses employés, mais aussi à l'industrie aéronautique canadienne et à tous les Canadiens.

[Français]

Monsieur le Président, nous croyons que la Bombardier offrira à la Canadair la gestion innovatrice qui lui a permis de devenir le chef de file dans le secteur de la technologie des transports, tant au Canada que sur les marchés internationaux, ce qui pourrait imprimer à la Canadair la nouvelle direction dont elle a besoin pour soutenir efficacement la concurrence.

[Traduction]

En fusionnant avec Bombardier, Canadair va gagner une solide compétence administrative qui lui sera un gage de productivité améliorée et de croissance, une bonne stratégie industrielle et une forte compétence en matière de commercialisation qui vont en assurer l'efficacité, et une situation financière solide capable d'absorber le coût élevé de la mise au point d'un nouveau produit.

● (1130)

L'offre d'achat de Bombardier n'assure pas seulement au gouvernement une rentrée de fonds immédiate mais présente aussi de nombreux avantages pour Canadair. L'alliance avec Bombardier renforcera la capacité du Canada de se hisser aux premiers rangs des pays manufacturiers dans le domaine de l'aérospatiale.

En somme, l'achat de Canadair par Bombardier permet la fusion de la technologie canadienne et d'une main-d'oeuvre qualifiée appuyée par l'expertise en gestion de Bombardier et son expérience des marchés internationaux.

Cette association donnera à Canadair la possibilité d'améliorer sa compétitivité sur les marchés mondiaux et assurera aux employés de Canadair le meilleur avenir possible tout en constituant un atout permanent pour l'économie du Québec et du Canada.

Nous croyons fermement que le retour au secteur privé d'une entreprise comme Canadair sera dans le meilleur intérêt de l'entreprise et de ses employés. Ce sont les ressources du secteur privé qui peuvent le plus efficacement être engagées dans la conception, la production et la commercialisation d'avions. C'est pourquoi nous proposons la privatisation de Canadair.

C'est un grand honneur et un grand plaisir pour moi de lancer le débat de deuxième lecture sur le projet de loi C-25. Pour le bien de Canadair, le bien du Canada et le bien du Québec, pour le bien des travailleurs et des fournisseurs de l'entreprise, je demande l'appui unanime des députés pour l'adoption rapide du projet de loi C-25.

Des voix: Bravo!

[Français]

M. Jacques Guilbault (Saint-Jacques): Madame la Présidente, en me levant pour parler sur le projet de loi C-25, je voudrais tout d'abord dire que de ce côté-ci de la Chambre, nous accueillons l'introduction de ce projet de loi. Au contraire, si je n'avais qu'une observation négative à faire, ce serait pour dire que le gouvernement a pris beaucoup de temps

pour «accoucher» finalement d'un projet de loi. L'intention a été annoncée en octobre 1984 et tout cela a traîné en longueur amenant ainsi plusieurs inconvénients, dont l'un a été de créer une incertitude qui n'a pas aidé Canadair; de plus, cette longue période de temps, au cours de laquelle on a permis des visites répétées de concurrents de Canadair qui, par la suite, n'ont même pas soumis d'offre d'achat, a pu nuire à la Canadair lorsqu'elle tente de vendre certains de ses produits à l'étranger. Et je reviendrai plus longuement à ce sujet avec des citations de certaines entreprises commerciales qui ont tenté de se servir de ces visites pour obtenir un avantage sur Canadair.

A tout événement, pour revenir dans le domaine positif, je veux dire que nous sommes heureux que Bombardier soit sortie gagnante de ce concours dans lequel elle s'est rendue en finale avec une seule autre entreprise, c'est-à-dire Canadian Aerospace Technology, le groupe Dormier Webster. Nous sommes heureux que Bombardier ait gagné parce que tout d'abord Bombardier c'est canadien. Le gouvernement a évité de répéter l'erreur précédente de vendre la de Havilland à une société étrangère, telle que Boeing. Bombardier au contraire c'est québécois, c'est bien de chez nous et c'est apprécié, je suis sûr, à la grandeur du pays, que ce soit une entreprise canadienne qui se porte acquéreur de Canadair et c'est apprécié plus particulièrement aussi au Québec, dans la région de Montréal, parce que Bombardier en fait c'est l'expérience prouvée dans le domaine de la fabrication à grande échelle, tout d'abord dans les motoneiges, ensuite dans les locomotives et maintenant Bombardier se lance dans l'aérospatiale, un domaine encore plus important, et nous souhaiterons bonne chance à Bombardier qui est toute équipée de compétences, en particulier d'expérience dans le domaine de la gestion de grands projets, du marketing, de la mise en marché à l'échelle mondiale. Bombardier est très bien placée pour administrer Canadair et continuer à lui faire réaliser des profits.

Bombardier c'est intéressant aussi dans le sens que cette fois-ci la technologie de Canadair va rester au Canada. De plus, cette fois-ci le gouvernement s'est assuré que la technologie était pour appartenir à tous les Canadiens. Et cela représente une amélioration considérable sur la privatisation précédente qui était celle de la de Havilland qui a été achetée par Boeing et où une technologie purement canadienne est maintenant dans les mains d'une entreprise qui appartient à des investisseurs demeurant aux États-Unis. Alors en fait, le gouvernement répare une erreur et procède mieux dans cette deuxième grande privatisation qui touche l'aérospatiale.

Il faut dire cependant que Bombardier fait aussi une bonne affaire. Canadair est en fait dans le moment en saine situation financière. Après avoir connu des années difficiles en 1982 et 1983, comme d'ailleurs la plupart des entreprises d'aérospatiale au monde qui ont eu beaucoup de difficulté durant ces années de récession, en 1984, en 1985 et même cette année, Canadair montre des profits. Tout d'abord, en 1984, Canadair commençait déjà à faire des profits, elle a montré six millions de dollars de profits. En 1985, ces profits étaient montés à 27.6 millions. C'est donc dire que l'entreprise est carrément revenue dans le domaine des profits. Et, en 1986, on ne sait pas encore comment le tout va se solder puisque l'année n'est pas terminée, mais Canadair prévoyait réaliser des profits de l'ordre de 23.8 millions de dollars. C'est donc une compagnie en bonne