

*Canadair Limitée—Loi*

● (1640)

Comment avons-nous fini par posséder la société Canadair? En 1976, les Canadiens l'ont achetée, par le biais du gouvernement de l'époque, à la General Dynamics, une multinationale dont le siège social est aux États-Unis. Nous l'avons payée 48 millions de dollars. Pourquoi? Parce que la société General Dynamics perdait de l'argent et elle ne voulait plus l'exploiter. Le gouvernement avait le choix. Il aurait pu laisser cette entreprise fermer ses portes ce qui aurait entraîné la suppression de milliers d'emplois et la perte de la technologie reliée à cette entreprise. Il a préféré, avec raison selon moi, acheter cette entreprise et éviter ainsi la disparition d'une partie aussi importante de la base technologique de Montréal.

La participation de l'État dans l'industrie aérospatiale n'est pas unique au Canada. C'est le cas dans la plupart des pays qui possèdent une industrie aérospatiale. Les États-Unis sont la seule exception. Cela tient au fait que dans ce pays, la demande de production d'avions militaires est si importante, que les entreprises privées sont rentables et capables de fonctionner. Ce n'est pas le cas dans d'autres pays. En Grande-Bretagne, en France, et en Allemagne de l'Ouest, pour ne nommer que ceux-là, une partie importante de l'industrie aérospatiale appartient au gouvernement. Pourquoi? Simple-ment parce que ces pays savent que c'est dans l'intérêt public.

Posons-nous la question suivante: s'il nous a fallu acheter Canadair en 1976 parce que General Dynamics perdait de l'argent et n'était pas disposé à poursuivre son activité, que se produira-t-il si le secteur de l'aéronautique connaît une autre période de marasme? Que se produira-t-il si le chiffre d'affaires fait une chute précipitée dans les années 1980 ou 1990? Qu'arrivera-t-il si Bombardier décide qu'elle n'est pas en mesure de réaliser des bénéfices, ce qu'exigent à juste titre les actionnaires, tout en poursuivant l'exploitation de Canadair? Devrons-nous racheter Canadair à un prix qui sera probablement exorbitant, après l'avoir pratiquement bradée avec cette mesure législative?

Canadair est la principale avionnerie canadienne. Elle compte 4 500 employés. Depuis sa création, elle a fabriqué plus de 4 000 appareils. L'avion à réaction Challenger, prisé de tous, est sa réalisation la plus récente. Cet appareil a été perfectionné en bonne partie grâce aux crédits importants que le gouvernement fédéral a consacrés aux travaux de recherche et de développement dans le domaine. À défaut de cette aide, Canadair aurait probablement dû fermer ses portes dans les années 1970. À l'époque, les marchés mondiaux des avions étaient déprimés. Les ventes avaient cessé et en 1984 le gouvernement avait investi dans Canadair plus de 2 milliards des deniers publics. Je ne mets pas en question l'utilité de cette aide à défaut de laquelle Canadair n'aurait pas pu poursuivre son activité. Mais depuis quelques années le marché s'est développé. Les ventes reprennent. Canadair pourrait envisager de récupérer une partie de ces 2 milliards. Pourtant, pour des raisons purement idéologiques, le gouvernement conservateur propose de privatiser la société à un prix dérisoire. Les néo-démocrates ne seront jamais d'accord là-dessus.

Prenons la situation financière de l'entreprise. D'après les spécialistes, elle vaudrait entre 300 et 400 millions de dollars. Or Bombardier ne paiera que 120 millions pour racheter Canadair. Du coup, nous accusons une perte énorme. Nous

avons déjà perdu 2 milliards, en sus de près de 175 à 200 millions que nous pourrions obtenir si le prix fixé correspondait à la valeur réelle de la compagnie.

● (1650)

Le gouvernement ne s'est pas contenté de cela pour persuader Bombardier de prendre le contrôle de Canadair. En vertu de l'accord proposé, si la société Bombardier faisait plus d'efforts dans le domaine de la recherche et du développement, elle obtiendrait, sans bourse délier, des actions spéciales de la société qui sont conservées par le gouvernement. Celui-ci a rendu l'offre plus alléchante encore en approuvant 30 millions de dollars de subventions dans le cadre du PPIMD pour la production du système CL-227, et 20 millions de dollars pour aider Canadair à former avec l'Allemagne fédérale une entreprise en participation en vue de fabriquer le CL-289. En d'autres termes, Bombardier a bénéficié d'un autre cadeau de 50 millions de dollars. Canadair a également obtenu le contrat de défense des F-18 qui lui rapportera 1,5 milliard de dollars dans les 20 prochaines années. Je pourrais parler de cette question pendant plus de temps que je n'ai pour tout mon discours. On a accordé ce contrat à Canadair bien que la soumission du consortium de Winnipeg soit plus basse et qu'elle soit considérée comme meilleure du point de vue technologique par 75 hauts fonctionnaires. Je dois supposer que c'était en partie dans le but de persuader Bombardier d'acheter Canadair.

En bref, c'est une bonne affaire pour la société Bombardier. Je ne peux pas lui reprocher de bénéficier d'une bonne affaire, pour elle-même et ses actionnaires, mais c'est très mauvais pour les Canadiens. Que se passera-t-il si le marché de l'aéronautique plonge dans le marasme et que Bombardier décide de ne pas continuer l'exploitation?

J'ai autre chose à ajouter à propos de cette affaire. Ce marché est contraire aux promesses faites par l'actuel ministre des Finances (M. Wilson) lorsqu'il était dans l'opposition. Le 21 août 1984, il a déclaré ceci, à propos d'une telle proposition:

Nous établirons une société d'État distincte pour Canadair et de Havilland et nous lui confierons le mandat de faire progresser l'industrie aérospatiale et non pas le simple contrôle financier. Cette société devra se développer conjointement avec la stratégie aérospatiale de sorte que Canadair et de Havilland deviennent commercialement viables et continuent à l'être jusqu'au siècle prochain.

Après avoir fait cette promesse, le ministre a proposé de vendre de Havilland, ce que nous avons fait; et maintenant c'est le tour de Canadair. Comme je l'ai déjà dit, nous nous sommes opposés à la vente de de Havilland comme aujourd'hui à celle de Canadair.

**M. Epp (Thunder Bay—Nipigon):** Madame la Présidente, j'apprécie l'occasion qui m'est offerte d'ajouter quelques mots aux déclarations pleines de perspicacité de mon ami de Winnipeg-Nord. Il a exploré en détail les questions ayant trait à la privatisation de Canadair.

En fin de semaine, à Thunder Bay, je me suis entretenu avec un ami qui militait il n'y a pas si longtemps encore dans les rangs du parti conservateur. Il m'a fait part de son sentiment de désaffection pour son parti, disant qu'il se dissociait de la politique du gouvernement. J'ai sondé ses vues et je me suis rendu compte que même s'il se dissociait du parti conservateur, il était loin d'être un candidat pour le Nouveau parti démocratique, compte tenu de son option bien arrêtée pour un gouvernement le plus discret possible.