

Canadair Limitée—Loi

La présidente suppléante (Mme Champagne): Reprise du débat. La parole est au député de Sarnia—Lambton (M. James).

M. Ken James (Sarnia—Lambton): Madame la Présidente, je vais m'écarter du sujet qui devait faire l'objet de mon discours et commencer par faire allusion aux conversations et au débat qui viennent tout juste d'avoir lieu. Sauf erreur, le député de Saint-Henri—Westmount (M. Johnston) faisait allusion à une lettre datée du 11 août de la société *Salomon Brothers*, dont le deuxième paragraphe, à la page 6, se lit comme suit:

La seule disposition importante de la déclaration d'intention qui ne sert pas les objectifs de l'État et n'est pas conforme à la pratique commerciale habituelle...

Ce qu'il a oublié d'ajouter, c'est qu'au bas du paragraphe, on précise:

Dans le cas présent, la responsabilité de l'État n'est engagée que s'il devient impossible d'obtenir de l'assurance à des coûts économiquement réalistes.

En outre, il a oublié de parler d'une autre lettre qui est sans aucun doute en sa possession et qui provient de la société Marsh & McLennan. Cette lettre, datée du 24 juin, est adressée à M. R.A. Delvecchio, directeur de la Direction de l'aérospatiale et elle se lit comme suit:

Monsieur,

OBJET: Assurance responsabilité du produit—Propositions de la Bombardier et de la CAT

Après avoir étudié les propositions se rapportant à l'assurance responsabilité du produit, nous désirons faire les commentaires suivants:

1. Bombardier Inc.

Cette société a accepté de conclure un contrat d'assurance sans la participation du gouvernement au paiement des primes. Elle propose, si jamais l'assurance était impossible à obtenir, de partager le coût des sinistres avec le gouvernement pendant une période de 15 ans à des taux décroissants.

On ajoute:

CONCLUSION

À la lumière de ce qui précède, il est évident que la proposition de la *Bombardier* est supérieure en ce qu'elle libère le gouvernement de toute obligation de participer, de façon soutenue, au paiement des primes ou, financièrement, aux franchises. Nous croyons qu'il sera toujours possible d'obtenir de l'assurance sous quelque forme que ce soit. Aussi les propositions présentées par la Bombardier et la CAT pour les cas où elles ne pourraient obtenir de l'assurance sont-elles purement théoriques.

Cette lettre était signée par M. Dave F. Taylor, vice-président principal.

Le 6 mai dernier, j'ai attiré l'attention des députés sur la croissance de la société de Havilland à la suite de sa vente à Boeing. J'avais alors fait valoir que, pendant le débat, les protestations et les hauts cris des députés de l'opposition avaient donné à beaucoup de gens l'impression que les jours de de Havilland étaient comptés. Comme on a prouvé que c'était loin d'être vrai, je trouve ridicule que l'on nous resserve aujourd'hui des arguments du même genre.

Tout comme les hauts cris et protestations concernant de Havilland n'ont pas arraché son dernier souffle à une compagnie sur le point d'expirer, cet argument au sujet de la vente de Canadair ne tient pas non plus. Le fait de privatiser Canadair n'en provoquera pas la fermeture. C'est plutôt le contraire qui se produira, comme ce fut le cas avec de Havilland. Canadair aura désormais à sa disposition les ressources qui lui permettront d'innover sur le marché et d'y soutenir la concurrence. Les travaux de recherche et de développement deviennent

systématiquement la clé du succès de toute entreprise commerciale sur les marchés mondiaux en pleine évolution. Grâce à cette transaction, Canadair aura désormais la possibilité d'entreprendre de tels travaux. Les emplois seront sauvegardés. En fait, l'expérience aurait dû enseigner à l'opposition que les emplois seront même assurés.

Je voudrais rapidement examiner la réussite de la vente de de Havilland. Depuis le rachat de cette avionnerie par Boeing en janvier dernier, sa situation a fait une virevolte des plus complètes. Le 30 avril, on annonçait la mise en chantier d'un programme de rénovations d'envergure à la de Havilland. On a calculé que les capitaux nécessaires pour procéder à la première étape des travaux atteindraient 25 millions de dollars. N'est-ce pas là une preuve tangible que la Boeing tient ses promesses? Celle-ci a autorisé la fabrication des nouveaux appareils Dash-8 de la série 300. C'est là un programme d'expansion d'envergure qui non seulement élargira les débouchés du Dash-8, mais surtout créera des emplois au Canada. Boeing augmente le nombre des avions fabriqués par de Havilland en lui faisant fabriquer une version allongée de 14 sièges du Dash-8 de la série 100. Depuis que Boeing a fait l'acquisition de notre avionnerie, les carnets de commande de cette dernière se sont remplis si rapidement qu'on a créé un créneau de lancement pour ce nouvel appareil.

Au mois de mai dernier, Boeing annonçait que son usine de Winnipeg fabriquera des carénages pour les gros avions à réaction 747. Cette initiative a valu au Canada un chiffre d'affaires annuel de 11 millions de dollars. Mais ce n'est pas tout. Il y a eu aussi un résultat tangible, soit 250 emplois nouveaux qui ont été créés. Quarante-pour cent des travaux seront accordés en sous-traitance au Canada, de Havilland étant l'une des principales candidates pour l'adjudication d'une bonne partie des contrats.

Bien que celle-ci ne manque pas de travail, car elle a assurément beaucoup à faire, des ventes record ont été réalisées en juin dernier. La compagnie a reçu des commandes et des options d'achat pour 132 autres appareils. Ces 132 avions représentent environ deux ans et demi de production, selon des prévisions fondées sur les taux de production actuels.

Comme je l'ai déclaré à la Chambre en mai l'an dernier, je n'arrive pas à concevoir que ce carnet de commandes soit celui d'une entreprise à l'agonie. Grâce au transfert de la société de Havilland à un nouveau propriétaire, des emplois ont été conservés et, à très brève échéance, l'entreprise privée en a fait une société innovatrice en pleine croissance. La société Boeing a démontré à maintes reprises le sérieux de son engagement envers de Havilland. Lorsqu'elle en a pris le contrôle, elle a annoncé que de Havilland ferait l'objet d'investissements importants et que d'autres emplois y seraient créés, en raison des perspectives de sous-traitance que Boeing y voyait.

Les résultats sont éloquentes. Boeing a entièrement respecté ses engagements. Nous devons applaudir l'initiative du gouvernement d'avoir cherché le meilleur acheteur possible pour l'usine de de Havilland. Compte tenu des bons résultats des ventes antérieures, ne doit-on pas supposer que le gouvernement est résolu à trouver et à agréer le meilleur acheteur possible pour Canadair? Pourquoi semble-t-il si difficile à l'opposition d'accepter que le gouvernement actuel est résolu à