

*Expansion des exportations—Loi*

Une personne est restée assez discrète sur le rôle qu'elle a joué dans cette affaire. Il s'agit de l'actuel ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources (M. Chrétien). Quand nous nous sommes engagés dans ce projet de Canadair et de l'avion Challenger en particulier, il était ministre de l'Industrie et du Commerce. Je fouillais aujourd'hui les documents des Communes. Les comptes publics pour l'année financière qui s'est terminée en mars 1919 révèlent des chiffres intéressants pour la période entre la Confédération, c'est-à-dire en 1867, et 1917, cinquante ans plus tard. Le gouvernement canadien avait réussi à s'endetter de 112 millions en 1869, en deux ans. Il a assez bien subvenu à ses besoins jusqu'en 1917, la troisième année de la Première Guerre mondiale, cette année-là, il est parvenu à atteindre le 1.3 milliard que M. Goyer et ses amis ont gaspillé en un an. Ces derniers ont réussi à perdre en un an ce qu'il en a coûté pour administrer le pays pendant cinquante ans.

Au début, le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources était très fier du programme Challenger. Il n'occupait ses fonctions que depuis septembre quand, le 10 février 1977, il a déclaré, comme le hansard de ce jour en fait état à la page 2934:

Je ne suis titulaire de ce ministère que depuis le mois de septembre dernier . . .

Il parlait du ministère de l'Industrie et du Commerce. Il a ensuite ajouté:

. . . j'annonçais que la société Canadair, à Montréal, allait se lancer dans un programme de construction d'un réacté «exécutif» révolutionnaire, le *Learstar*, et que si ce programme fonctionnait bien nous allions créer à Canadair, à ville Saint-Laurent même, 1,500 emplois, ce qui veut dire qu'il y aura plus d'emplois qu'il n'y en avait sur les emplacements olympiques durant la construction du fameux stadium si populaire à Montréal. Or, la presse n'en a malheureusement pas parlé beaucoup. Et non seulement ces 1,500 emplois seront créés à Canadair même,

A noter, en passant, que dans la version anglaise du hansard, à la fin du paragraphe, il avait déjà réussi à perdre 500 de ces emplois. Quoi qu'il en soit, il fanfaronnait et nous avons dû subir ces vantardises jour après jour à la Chambre. Chaque fois que le sujet revenait sur le tapis, le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources avait davantage à dire. Le 8 mars 1977, comme on peut le lire dans le hansard à la page 3763, il a dit:

Je pourrais continuer ainsi, monsieur le Président, dans de nombreux autres domaines. Toutefois, je pourrais peut-être parler pendant quelques secondes, avec votre indulgence, du projet du fameux avion *Learstar*. On m'a posé des questions à la Chambre cet après-midi à ce sujet. Ceci est en train de devenir un des plus grands succès jamais connus dans le développement industriel au Canada.

Une telle naïveté, monsieur le Président, est incroyable à ce stade des négociations et de l'exploitation d'une société de la Couronne. Il continue:

En l'espace de trois mois, nous avons déjà vendu 71 de ces avions à près de 5 millions de dollars chacun.

Et un peu plus loin:

Nous avons aujourd'hui, moins de six mois après que la société Canadair a commencé à s'intéresser à ce projet, 60 commandes avec des dépôts et des contrats signés . . . avant la fin de 1977, on aura vendu 131 avions, le minimum requis pour rendre le projet complètement rentable.

C'était le 8 mars 1977, monsieur le Président, et il prétendait qu'avant la fin de cette année-là le seuil de rentabilité serait atteint. Cela montre très bien, monsieur le Président, les difficultés qui surgissent lorsque des gens qui ne comprennent pas grand-chose au fonctionnement d'une entreprise prennent un poste de commande et sont capables de se leurrer comme le faisait le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources de cette époque. Un peu plus loin ce même 8 mars 1977, comme on peut le lire à la page 3764 du hansard, il déclarait:

. . . des 79 ventes faites jusqu'ici, seulement deux ou trois sont destinées au marché canadien. Toutes les autres sont destinées à l'exportation. Nous sommes donc très avantagés. Ce projet crée des emplois au Canada et le produit fini de grande qualité se vend partout dans le monde. C'est un exemple des efforts que fait le gouvernement pour maintenir notre place dans le domaine des techniques de pointe, tout en accroissant nos exportations.

Bien entendu, nous connaissons tous l'histoire d'American Express. Le gouvernement lui a prêté de l'argent pour acheter des avions et il a prêté de l'argent à une compagnie pour construire ces appareils. Par conséquent, le vendeur et l'acheteur étaient financés par le gouvernement et, pour lui, cela constituait un succès retentissant, puisqu'il y avait des ventes. Financer les deux partis d'un accord est une tromperie et on aurait dû le savoir à cette époque-là. En fait, l'affaire a tourné au pire, car, au lieu d'acheter les avions, American Express a obligé le gouvernement à respecter son contrat et a été en mesure de s'en tirer sans acheter les avions et même la société en a reçu, un, un cadeau de l'ordre de 4 millions de dollars, simplement pour que le gouvernement puisse se libérer d'un mauvais contrat.

Enfin, monsieur le Président, je tiens à signaler un fait qui s'est produit beaucoup plus tard. Il en a été question dans la *Revue militaire canadienne* à l'hiver 1981, soit près de 4 ans plus tard, alors que tout le monde dans le pays, à l'exception du ministre, savait que ce programme était un véritable fiasco. Il est question du ministre dans cette revue et on lui attribue, à la page 18, les propos suivants, qui remontent à l'époque de la sortie du Challenger de la chaîne de production et je cite:

. . . qu'il les avait prévenus (en plaisantant) en ces termes «si l'avion ne vole pas, vous perdrez tous votre emploi et moi aussi.

Je suis heureux de voir que le Challenger est une réussite aussi spectaculaire car ainsi, nos emplois sont garantis.»

Je ne sais pas si l'emploi du ministre est garanti ou non. Je crois savoir qu'il fait des pieds et des mains pour en trouver un autre. Mais nous en aurons le cœur net d'ici quelques mois. Cependant, les fantaisies de personnes comme le ministre—et rien ne prouve que le gouvernement n'ait été plus réaliste à cet égard—et celles d'hommes politiques qui occupent ce genre de poste, ont coûté aux contribuables canadiens 1.4 milliard de dollars et je demande aux députés de réfléchir très attentivement avant d'accorder une marge de crédit à la SEE non plus de un, mais de deux milliards de dollars, ce qui lui permettra de perdre de l'argent encore plus vite que Canadair, si toutefois c'est possible.