

*Canadair Limitée—Loi*

Madame la Présidente, tout Québécois qui se respecte, j'en connais plusieurs, ne peut que se réjouir à l'idée que le seul fabricant d'avions québécois demeurera au Québec, qu'il emploiera une main-d'oeuvre québécoise spécialisée, qu'il gardera sa technologie au Québec tout en vendant ses produits sur le marché international.

Qu'on me présente un meilleur arrangement que celui-là et je suis prêt à l'analyser. On aura beau dire de ceux qui s'opposent au développement économique du Québec que le gouvernement a pris une décision politique en choisissant Bombardier comme acheteur de Canadair, un fait demeure, madame la Présidente, c'est que Québec est et sera toujours intéressé au développement technologique et l'industrie privée, conjointement avec ses partenaires gouvernementaux, mettra tout en oeuvre pour atteindre ce but.

Madame la Présidente, il ne faut pas se le cacher, Montréal et sa grande région a toujours été reconnue longtemps comme la région de l'aéronautique et de l'aérospatiale du Canada. Cela ne veut pas dire qu'en d'autres endroits au Canada il n'y a pas d'activités du même genre. Au contraire, le Canada possède une réputation mondiale de maîtres d'oeuvre en développement aéronautique. Cependant, il faut se souvenir que plus de 50 p. 100 des emplois en aéronautique sont au Québec et plus précisément dans la région de Montréal.

Pourquoi Montréal, madame la Présidente? Parce que la région aéroportuaire de Montréal possède l'infrastructure essentielle à l'accroissement des activités économiques de ce domaine. En plus, des industries étrangères sont venues s'y installer parce qu'elles croyaient en la compétence de la main-d'oeuvre québécoise et aux possibilités qui s'offraient à elles. Bien sûr, il faut reconnaître que les gouvernements qui se sont succédé au cours des décennies ont contribué au développement aéronautique du Canada. Mais il ne faut pas oublier non plus que le gouvernement conservateur actuel ne ménage pas les efforts pour maintenir cet élan et tenter d'augmenter son accès au marché international.

• (1220)

La population du Québec est très fière, madame la Présidente. Fière de ses racines, fière de ses aspirations et, surtout, fière de son gouvernement qui respecte sa capacité de payer. Il est important pour le gouvernement du Canada que la population du Québec conserve cette fierté. Il est important pour le gouvernement du Canada que la population du Québec soit traitée avec autant d'intérêt que le reste de la population du Canada. Il est surtout important que la répartition de la richesse naturelle soit uniforme à la grandeur du pays. Cependant, le plus important demeure le respect que doit avoir le gouvernement fédéral vis-à-vis des régions en matière d'investissement et de transfert des technologies.

Nous avons trop souvent vu dans le passé l'établissement d'industries en certains endroits sous la seule recommandation d'un ministre subissant la pression de groupes influents d'hommes d'affaires.

On se souvient encore au Québec «du sapin qu'on s'est fait passer» lors de l'octroi du contrat de fabrication des avions F-18. Et on s'en souviendra longtemps.

Madame la Présidente, j'aimerais pour quelques instants revenir sur la privatisation comme telle. Dans son énoncé

ministériel, le ministre des Finances avait fait part de son intention de privatiser certaines compagnies appartenant au gouvernement du Canada dans le seul but d'éliminer la concurrence que faisait l'État par l'entremise de ces industries avec le secteur privé. Il faut croire que cette décision était bonne car les provinces envisagent de faire de même ainsi que le gouvernement des États-Unis.

La société Canadair, même si l'opposition tente de démontrer le contraire, n'a pas été privatisée dans le but de résoudre les erreurs financières du passé. Elle a été retournée au secteur privé dans le seul but de créer le meilleur avenir possible pour la Société et pour ses employés.

Tout en ne tenant pas compte des fautes passées, il est quand même important de rappeler que la société Canadair a été achetée de la General Dynamics en 1976 au coût de 46 millions. Elle a été déficitaire chaque année jusqu'au printemps 1984, année au cours de laquelle le gouvernement de l'époque décida d'éponger le déficit accumulé de 2,4 milliards sur le dos des contribuables canadiens. A partir de cette date elle fit preuve de signes de redressement et déclara un profit de 16,8 millions en 1985 sur des ventes de l'ordre de 227 millions de dollars. A cette même époque, c'est-à-dire de 1976 à 1984, les emplois sont passés de 7 200 à 4 800, soit une perte nette de 2 400 emplois, prouvant une fois de plus que le secteur privé, les PME, est meilleur créateur d'emplois que le secteur public.

Alors, madame la Présidente, vous me demanderez: Pourquoi se départir d'une société qui commence enfin à réaliser des profits? La réponse est simple. Canadair est une industrie aérospatiale manufacturière, une entreprise à technologie de pointe qui vend des produits sophistiqués sur le marché international. Le processus de vente de Canadair correspond à la politique de privatisation du gouvernement concernant les politiques d'État. L'un des objectifs de cette politique est de mieux gérer l'ensemble des sociétés d'État et de privatiser celles où la participation gouvernementale n'est plus nécessaire pour atteindre des objectifs de politique publique. Cette approche pragmatique permet aussi au gouvernement d'améliorer sa gestion financière et de créer au sein de l'État un climat stable et propice à l'initiative privée.

J'aimerais, madame la Présidente, parler un peu du processus que le gouvernement a utilisé pour privatiser Canadair. Le député de Saint-Jacques (M. Guilbault) disait tantôt qu'on a pris du temps pour vendre cette entreprise. Mais laissez-moi vous expliquer le processus utilisé par le gouvernement.

Dès qu'elle reçut le mandat de retourner Canadair au secteur privé, la Corporation de développement des investissements du Canada (CDIC) prit les mesures suivantes:

En collaboration avec la direction de la Canadair et des fonctionnaires du MEIR, des renseignements ont été groupés de deux façons. Une trousse d'informations publiques a été mise à la disposition de tous les intéressés et une trousse confidentielle renfermant des renseignements plus détaillés a été remise aux éventuels acheteurs qui ont dû justifier leur capacité financière et signer une déclaration de confidentialité.

La CDIC a retenu les services d'un consortium composé des firmes Burns Fry Limited (Canada), Merrill Lynch Capital Markets (États-Unis) et S.G. Warburg & Co. Limited (U.K.), et lui a confié le rôle de conseiller financier aux fins de la vente de la Canadair.