

Canadair Limitée—Loi

envergure et financièrement rentables. Il n'est donc pas nécessaire pour le gouvernement de s'associer directement au développement du secteur. Il achète une telle quantité d'avions de toutes sortes, de pièces de rechange et de techniques que sa participation serait superflue.

Je désire ici établir que l'on trouve partout des exemples de gouvernements qui jouent un rôle de partenaire et de collaborateur dans le développement de la technologie aérospatiale. Le Canada ne devrait pas se sentir isolé. En fait, c'est maintenant qu'il s'isole en vendant Canadair.

En mai 1985, je prenais connaissances des documents budgétaires avec intérêt. Sous la rubrique intitulée Rationalisation et privatisation des sociétés d'État et d'autres investissements fédéraux, on énumérait quelques points. Au point 4, en page 30, on pouvait lire:

Les sociétés d'État ne seront pas bradées afin d'être transférées au plus vite au secteur privé.

L'ampleur du déficit et les règles normales de prudence financière exigent que le programme de privatisation se déroule de façon ordonnée, sans négliger aucune des questions en jeu—dont l'une, et non des moindres, est d'obtenir un juste prix dans chaque cas.

Cela figure dans les Documents budgétaires de mai 1985 que mon ami, le député de Mississauga-Sud (M. Blenkarn), connaît par coeur.

Jetons un coup d'oeil sur la société Canadair elle-même et voyons de quoi il est question au juste à cette étape-ci de l'étude de ce projet de loi. L'historique de Canadair remonte à 1944 et à la naissance de notre industrie aéronautique. Il est bon de signaler que depuis lors, nous avons construit plus de 4 000 appareils, dont 600 jets. D'après l'opinion générale dans le monde entier, la participation canadienne à l'industrie aéronautique est positive. Nous avons été et nous sommes encore à l'avant-garde du progrès dans bon nombre de domaines technologiques.

En 1976, une filiale de la société General Dynamics connaissait de très graves difficultés financières et projetait de fermer ses portes. Plutôt que de laisser fermer l'usine et de perdre la technologie et, ce qui importait sans doute plus que tout, d'abandonner tous les travailleurs de ce secteur, le gouvernement de l'époque décida d'acheter l'usine dans l'intérêt supérieur de l'industrie aéronautique canadienne. Le gouvernement l'a effectivement acquise en 1976 pour la somme de 48 millions de dollars environ.

La société Canadair est devenue le numéro un de l'industrie aérospatiale, et son dernier fleuron est le Challenger, un avion d'affaires à réaction. Notre initiative dans ce domaine suscite en moi certaines préoccupations, bien qu'il s'agisse d'une machine très perfectionnée dont la réussite, sur le plan technologique, devrait certes nous inspirer de la fierté.

Il importe de signaler que l'aliénation se produit à une époque où l'industrie aérospatiale est en difficulté partout dans le monde. Il y a eu une grosse part de mauvaise administration, avouons-le. Ce ne serait sans doute pas facile à prouver, mais

on nous a tous dit à plusieurs reprises que les affaires de Canadair étaient très mal administrées et que cette incurie avait provoqué des problèmes très graves. Le marasme financier qui en est résulté a obligé le gouvernement et les contribuables canadiens à venir en aide à la société grâce à diverses mesures. En quelques années, on a dépensé des sommes considérables, supérieures à 2 milliards de dollars, afin de mettre au point une technologie pré-production, domaine le plus coûteux en fait de recherche et de développement. Nous sommes maintenant parvenus à l'étape de la production, après avoir consacré énormément de temps et d'énergie à la recherche. A vrai dire, il me semble étrange de vouloir vendre maintenant, après un investissement public d'une telle ampleur.

• (1200)

Il est question aujourd'hui des quatre usines de Montréal, dont trois sont situées à Ville-Saint-Laurent et la quatrième se trouve à Dorval, usines qui emploient au-delà de 4 500 travailleurs. Il importe au plus haut point, non seulement pour Montréal et la province de Québec mais aussi pour l'avenir du Canada et celui de ce secteur, en particulier, que Canadair demeure une entreprise viable.

Pourquoi privatiser? Pourquoi vendons-nous? Au fil des ans, le gouvernement a investi énormément d'argent pour préparer la voie à cette société aérospatiale qui est en train de s'imposer mondialement. Sa valeur comptable varie, selon les sources, entre 75 et 400 millions de dollars. Ce n'est guère facile de savoir combien cette compagnie vaut actuellement puisqu'on s'efforce d'évaluer son rendement futur.

De belles étrennes avant la Noël pour Bombardier, en somme, qui n'a payé que 120 millions de dollars pour acquérir cette société. Bombardier en a vraiment eu pour son argent. En parlant d'un condition incluse dans le protocole d'entente concernant l'octroi du contrat d'entretien des CF-18 à Canadair de préférence à Bristol Aerospace de Winnipeg, mon collègue de Winnipeg—Fort Garry (M. Axworthy) a fait la remarque suivante à la Chambre le 2 décembre 1986:

... le transfert de technologie relatif au CF-18 obligerait le Canada à payer des redevances égales à 1 p. 100 de sa part des recettes.

Voici ce qu'il a ajouté ensuite:

... le gouvernement conservateur avait, de toute évidence, décidé d'octroyer le contrat pour le CF-18 comme une des conditions de vente de façon à ce que Canadair ait suffisamment de liquidités pour répondre aux exigences de Bombardier.

Autrement dit, il n'est donc pas impossible d'en conclure, à la rigueur, que toutes sortes de tractations ont eu lieu avant que la décision finale d'accorder le contrat d'entretien du CF-18 à Canadair ne soit prise. Nous constatons maintenant que tout s'est fait dans l'intention implicite de prendre ce moyen pour arrondir les angles et rendre ainsi cette transaction suffisamment attrayante pour convaincre Bombardier.

Une voix: Vous n'en avez pas la preuve.