

Canadair Limitée—Loi

où l'on proposait un nouveau régime de responsabilité. Cependant, l'ancien gouvernement s'en est tenu à une forme de responsabilité qui met effectivement certaines sociétés d'État sur le même pied que les entreprises privées, en matière de propriété.

[Français]

Maintenant, madame la Présidente, j'aimerais bien voir un système de gestion qui dans le secteur public serait différent du secteur privé, qui reconnaîtrait que les sociétés de la Couronne ont évidemment certaines fonctions qui sont semblables à celles des organisations du secteur privé: il faut survivre, il faut payer ses employés, il faut produire des services et des produits, il faut atteindre certains objectifs en termes de rentabilité. Mais le secteur public pourrait également avoir des objectifs qui ne seraient pas semblables à ceux du secteur privé: développement régional, développement national, représentation du Canada à l'extérieur du pays, développement d'industries-cibles telle l'industrie aérospatiale comme on le voit maintenant avec l'achat de Canadair et de la Société de Havilland, et ainsi de suite. Les sociétés de la Couronne ont aussi la possibilité d'être gérées de façon différente d'une société privée et de façon modèle pour le secteur privé.

Je songe, par exemple, à la possibilité que dans les sociétés de la Couronne on pourrait voir et veiller à la participation des travailleurs à tous les niveaux en partageant les informations nécessaires, en partageant les responsabilités et ensuite prendre des décisions. Au lieu de cela, on voit que le gouvernement a effectivement permis la gestion de ces sociétés de la Couronne comme si ces dernières étaient effectivement des sociétés privées. C'est la même chose sous les libéraux et chez les conservateurs: aucune compréhension du fait qu'il y a vraiment une différence.

[Traduction]

Puis ils reprochent à ces sociétés d'État de n'avoir pas réalisé tous les objectifs du secteur privé alors qu'ils n'ont pas compris qu'il existe une différence entre la gestion du secteur privé et celle du secteur public.

Je suis très alarmé de voir que la Corporation de développement des investissements du Canada, la société mère de Canadair ainsi que de de Havilland, n'a pas reçu l'ordre et n'a pas pris non plus l'initiative de considérer, dans sa recherche d'un nouvel avenir, d'autres options qu'une simple prise de contrôle sous la forme démodée de la privatisation. Et la possibilité d'une entreprise en participation, ou de consortiums avec des sociétés canadiennes ou étrangères, ou du rachat par les sociétés canadiennes ou étrangères, ou du rachat par les employés ou de leur participation à la gestion de ces sociétés? Rien de cela n'a été fait. Au contraire, le gouvernement a suivi les conseils du secteur privé.

[Français]

Ils ont pris conseil de gens qui étaient obligés de faire des recommandations pour la privatisation d'une façon très ancienne, cela veut dire vendre au secteur privé, de gens qui viennent de la rue Bay et de la rue Saint-Jacques et, évidemment, puisqu'ils travaillent dans le secteur financier et le secteur privé, ce sont les mêmes gens qui conseillent les gouvernements par le moyen du «Business Council On National Issues» et d'autres organismes comme celui-là, effectivement, et ils ont donné les conseils cherchés par le gouvernement, effectivement, avant d'oublier ces investissements, d'oublier tout ce que

nous, les contribuables du Canada, avons payé pour le développement de ces corporations très importantes.

• (1540)

[Traduction]

Au début de l'année, nous avons étudié la vente de de Havilland. Il est heureux qu'on demande au moins à la Chambre des Communes de discuter de la vente de Canadair. C'est une décision positive si on la compare aux faux-fuyants auxquels on a eu recours à la Chambre en décembre 1985, ce qui a finalement poussé le gouvernement à décider de permettre le renvoi de cette question au comité de l'expansion économique régionale en janvier 1986, il y a dix mois à peine.

Des 155 millions de dollars qui représentaient le prix de vente nominal de de Havilland, 90 millions seulement ont été versés en liquide. En retour, le gouvernement du Canada a fait toute une série de concessions. La société Boeing a reçu 90 millions de dollars en diverses subventions différées, en échange des 90 millions de dollars qu'elle a payés pour de Havilland. On lui a accordé 400 millions de dollars en dégrèvements d'impôts pour réduire le coût des avions qu'elle vendait au Canada. D'autres concessions ont été accordées dans le cadre de divers programmes de productivité industrielle.

Voilà comment nous avons fait cadeau de la société de Havilland, une entreprise dans laquelle les contribuables avaient investi des centaines de millions de dollars. Le gouvernement nous demande de faire la même chose avec Canadair. Je tiens à rappeler aux députés que l'investissement...

[Français]

...l'investissement des contribuables dans la Canadair est d'environ 2 milliards 200 millions de dollars. C'est cela qui a été dépensé dans cette corporation. Maintenant, la société Canadair vaut, selon les experts, environ 300 millions de dollars. On a perdu de l'argent et cela, à cause de la mauvaise gestion de l'ancien gouvernement libéral. Mais voici une société qui vaut de 250 jusqu'à 400 millions de dollars selon toutes les prévisions. Pour combien d'argent est-ce que nous allons vendre la Canadair? Pour seulement 120 millions de dollars. C'est le prix qui va être payé par la société Bombardier. Plus quoi? Plus des paiements pour la technologie de l'avion à réaction *Challenger* qui est produit par la société Canadair. Ces paiements ont une valeur nominale de 173 millions de dollars, mais l'option, l'alternative c'est de vendre tous ces droits pour seulement 20 millions de dollars dans l'espace de deux ou trois années. Donc un total de 140 millions de dollars payés par la Bombardier... pour quoi? Alors, la Canadair aura 31 millions de dollars d'octrois qui viennent du programme de production des industries de la défense et un autre montant de 20 millions de dollars en octroi pour l'avion CL-289, et puis on a promis à la Canadair un autre montant de 30 millions de dollars en octroi pour d'autres projets y inclus le CL-215 et l'avion à réaction *Challenger*. Maintenant si on additionne tout cela, c'est environ 80 millions de dollars qui sont effectivement une compensation pour les 120 millions de dollars qui vont être payés par la Bombardier. Et en plus de cela le contribuable prend la dette de la Canadair et va payer les risques d'assurance sur la responsabilité de la Canadair pour les avions qui sont maintenant vendus pour les 15 prochaines années. Maintenant, c'est un paquet qui est pas mal rentable pour la Bombardier.