

**M. Benjamin:** Il devrait l'acheter.

**M. Stevens:** Mon ami à ma gauche dit que nous devrions l'acheter. Je suis certain que le NPD achèterait n'importe quoi si cela signifiait la nationalisation de l'industrie au Canada. Les néo-démocrates couvoient le pouvoir. A mon avis, le ministre des Finances (M. Turner), devrait noter que les députés néo-démocrates achèteront n'importe quoi chat en poche. Quand, au comité, nous avons tenté de faire baisser les crédits de la de Havilland, les ministériels et leurs alliés au NPD ont déclaré: «Peu importe ce qu'indique le bilan de la de Havilland; peu importe si elle gagne de l'argent ou non. Nous voulons que ces crédits soient adoptés.»

Voilà dans les grandes lignes les points dont je voudrais parler ce soir relativement à la motion à l'étude. Cependant, l'affaire est plus importante que je ne l'ai indiqué, parce que la de Havilland n'est pas la seule société que le gouvernement a l'intention d'acheter. Il convoite une deuxième société, la Canadair, qui appartient à la General Dynamics, et dont la principale usine au Canada est située dans la circonscription de Dollard. J'ignore si ce projet a un rapport quelconque avec le fait que la circonscription de Dollard est celle du ministre des Approvisionnements et des Services (M. Goyer). Cependant, le ministre a indiqué aujourd'hui qu'il était prêt à payer un dollar pour un gallon de pétrole qu'on pourrait obtenir pour 25c. ou 30c., par conséquent, s'il a eu un mot à dire à propos de l'achat de la Canadair, les députés devraient se méfier énormément de cet achat.

J'aimerais mentionner quelques détails précis, monsieur l'Orateur. Au comité des transports en décembre, nous avons tenté d'examiner une proposition rédigée par Air Canada et Comstock International et intitulée «Proposition en vue de la rationalisation de l'industrie aérospatiale du Canada». Cette proposition traitait de fusion possible de la de Havilland et de la Canadair dont j'ai parlé plus tôt. Elle est joliment reliée dans une couverture glacée, comprend des bilans fictifs et indique que, de façon générale, le gouvernement devra assumer presque tous les frais, mais qu'il n'aura pas nécessairement même 50 p. 100 des parts de l'entreprise.

Comme M. Pratte, président d'Air Canada, l'a signalé, nous avons appris tout cela grâce à une fuite de renseignements. Il était très troublé de savoir que les banquettes de l'opposition avaient été mises au courant de la proposition. Pendant les réunions du comité, M. Pratte et le président nouvellement élu à l'époque, M. Vaughn, se sont hâtés d'indiquer que nous ne devrions pas prendre le document trop au sérieux puisqu'il ne s'agissait que d'un document de travail et que la société ne le suivrait peut-être pas, mais ils oublièrent qu'ils avaient déjà envoyé une lettre datée du 29 octobre 1973 à M. C. D. Arthur, du ministère de l'Industrie et du Commerce, dans laquelle ils disaient:

Nous... attendons avec impatience l'occasion de collaborer étroitement avec votre ministère afin que (notre proposition) se réalise.

Je parle de la fusion de de Havilland et Canadair. Je remarque qu'en discutant les résultats anticipés de la proposition—sans aucun doute, les députés du Nouveau parti démocrate se réjouiront d'entendre cela—il a été dit que l'un des avantages en serait de créer une liaison plus étroite avec les fonctionnaires du gouvernement, avec le

#### *Canadien National et Air Canada*

siège administratif situé à Ottawa. Je parle de cela, monsieur l'Orateur, parce que dans nos questions, nous avons essayé de savoir de M. Pratte pourquoi le gouvernement songeait sérieusement à payer 22 millions de dollars pour Canadair et 25 millions de dollars pour de Havilland. Chaque fois que nous avons parlé de cet achat total de 47 millions, M. Pratte et M. Vaughn nous ont dit que ce document n'était qu'une proposition préliminaire.

Je signale que dans les états financiers, il était indiqué que si ces deux compagnies devaient fusionner, d'ici 1980 leur volume de ventes combiné serait de 120 millions à 150 millions de dollars et que Canadair ferait 2.7 à 3.7 p. 100 de bénéfiques au cours des dix prochaines années d'investissement. L'inflation actuelle étant, grâce à notre ministre des Finances, de 9 à 10 p. 100, le gouvernement songe sérieusement à faire un investissement qui produira, pense-t-il, 2.7 à 3.7 p. 100 en dix ans.

Je ne veux pas prendre le temps des députés pour lire toutes les conditions qui concernent cette proposition, mais si celles-ci sont respectées, on croit que cette compagnie serait rentable. Je pense, monsieur l'Orateur, qu'il est naturel qu'il prenne cette attitude, parce qu'il sait qu'il sera extrêmement difficile aux deux compagnies qu'il tente de fusionner de gagner de l'argent dans cette ère de grande concurrence et de pénurie d'énergie dans laquelle nous vivons en ce qui concerne la fabrication d'avions.

La société prévoit que cet investissement de 47 millions de dollars engendrera des ventes potentielles de 150 millions en 1980, semblant ignorer complètement le fait qu'elle pourrait acheter Hawker-Siddeley Canada Limited pour 50 millions, société qui a déjà un chiffre d'affaires de 200 millions et qui rapporte trois millions en bénéfiques. J'estime qu'il s'agit là du genre de comportement irrationnel auquel nous devons faire face en ce qui concerne certaines sociétés de la Couronne ainsi que le gouvernement de ce pays.

J'arrive maintenant à la raison pour laquelle j'ai cru de mon devoir de présenter ce soir certains faits indiscutables aux députés et au public du Canada. Je ne vois aucune raison pour laquelle les dollars du contribuable devraient être affectés à un investissement, à moins que ceux qui désirent s'en charger acceptent la responsabilité de présenter des comptes rendus des investissements proposés devant la Chambre afin que les députés puissent les revoir et décider si ces investissements en valent la peine. Encore une fois, il me fait plaisir de voir le ministre des Finances ici ce soir, puisqu'il se peut fort bien qu'il ne sache pas quel genre de transactions se font à son insu, du moins en ce qui concerne certains ministères du gouvernement actuel.

● (2040)

Venons-en à certains faits précis. Lorsque j'ai comparu devant le comité des transports, j'ai demandé à M. Pratte, le 17 décembre, s'il pouvait présenter au comité les états financiers de Canadair et de de Havilland. M. Pratte a répondu, et je souligne ceci, qu'il nous les fournirait par l'entremise du président dès qu'il retournerait à Montréal. Telle est la promesse qu'a faite M. Pratte d'Air Canada. Il nous a promis les états financiers de de Havilland et de Canadair, mais nous ne les avons pas encore reçus. Le président du comité n'a pas eu d'autres nouvelles de M. Pratte à cet égard.