

Loi sur les banques

C'était en quelque sorte rafraîchissant, car nous n'avions pas vu le ministre depuis un bon moment. C'est en effet le 7 décembre 1977 que le hansard rapporte pour une des dernières fois des propos du ministre. Il répondait alors à la question suivante du chef de l'opposition (M. Clark):

Le ministre peut-il dire à la Chambre quand il sera en mesure de soumettre au Parlement une proposition précise concernant ce crédit d'impôt à l'emploi et quand il présentera ce projet de loi à la Chambre? L'aurons-nous ce mois-ci, comme le premier ministre l'avait promis?

Ce à quoi le ministre a répondu, comme le rapporte le hansard à la page 1634:

Je serai en mesure de faire une déclaration à la Chambre à ce sujet une semaine après l'adoption du Bill C-11.

Le bill C-11 a été adopté le 13 décembre 1977. Si nous calculons sept jours à partir de cette date, nous arrivons au 20 décembre 1977. Nous attendons toujours la déclaration. Je serai patient. Après tout, nous avons attendu 11 ans pour revenir au bill sur les banques. Je pense bien pouvoir encore attendre un jour ou deux la déclaration que le ministre des Finances nous a promise en décembre.

Cela fait 11 ans que cette loi a été étudiée pour la dernière fois à la Chambre, lors de sa dernière révision. On prévoyait de procéder à une autre révision dix ans plus tard. On aurait pu croire qu'un préavis de dix ans suffirait au gouvernement, mais non, il n'est pas encore prêt à nous présenter son projet de loi au cours de cette session. Il avait demandé un délai d'un an et voilà qu'aujourd'hui il déclare avoir encore besoin d'un nouveau délai d'un an. Cela ne fait que démontrer l'incompétence du ministre et de ses collaborateurs, qui ne sont même pas capables de préparer un projet de loi portant révision de la loi sur les banques en à peu près 11 ans.

J'aimerais aborder un instant le sujet de la particularité de notre système bancaire. Je suis d'accord avec ce qu'a dit le député de Surrey-White Rock (M. Friksen) quand il a parlé de la Banque de Colombie-Britannique et de l'aide que le monde des affaires a trouvée auprès d'une banque aux intérêts locaux. J'ai dû m'intéresser à un problème particulier quand le quai d'Ogden Point a été incendié en août dernier. Nous avons constitué un comité composé de fonctionnaires, d'hommes politiques et de citoyens intéressés afin de découvrir un moyen de reconstruire les docks et notamment les hangars établis sur les docks, afin que puissent reprendre le chargement et le déchargement des pâtes et du papier.

Une innovation des dix dernières années réside dans les quasi-banques appuyées par le gouvernement fédéral. Je veux parler de la Banque fédérale de développement et de la Société pour l'expansion des exportations. Il ne s'agit pas de banques visées par la loi sur les banques, mais elles passent pour des banques de toute façon. Nous cherchions donc à l'époque comment nous pourrions financer la reconstruction des hangars et des docks à Victoria, dont le coût devait s'élever à environ 1.5 million de dollars. Le gouvernement fédéral fut incapable de promettre quelque aide que ce soit, mais un porte-parole de la British Columbia Development Bank, à qui on demandait s'il pouvait avaliser un prêt pour financer les travaux de construction, déclara qu'il le ferait.

J'aimerais mentionner ce qui s'est passé à Canadair en ce qui concerne le programme de l'avion LearStar, et je vais vous citer un article paru dans le *Journal* d'Ottawa du 16 février 1977. En voici un passage:

Le 2 décembre de l'année dernière...

[M. McKinnon.]

C'est-à-dire le 2 décembre 1976.

... Hugh Poulin, secrétaire parlementaire du ministre de l'Industrie et du Commerce, Jean Chrétien, a déclaré que Canadair estimait devoir emprunter jusqu'à 128 millions de dollars en 1979 pour le programme LearStar.

De ce montant, a-t-il dit, 128 millions viendront d'un consortium de deux banques canadiennes; Ottawa garantira 50 millions de dollars du prêt, Québec, 20 millions, et le solde sera garanti par les avoirs de Canadair.

Le solde se chiffrerait à quelques 58 millions de dollars. Les avoirs de Canadair appartiennent intégralement au gouvernement, qui les a achetés pour 30 millions de dollars. En outre, le gouvernement a accordé 8 millions de dollars à Canadair lorsque lui et la compagnie se sont fait poursuivre par Northrop Aircraft pour inobservation de contrat. Le gouvernement a jugé bon d'affecter cette somme de 8 millions de dollars à Canadair, en prétendant augmenter sa part dans l'entreprise, qu'il possédait déjà à 100 p. 100. Le gouvernement fédéral est certes le seul au monde à posséder une entreprise à 122 p. 100. Cependant, il va engager ces avoirs de Canadair pour garantir les fonds que les banques refusent d'avancer.

Telle était l'histoire des banques canadiennes: deux banques canadiennes devaient former un consortium pour fournir cet argent. Ce n'était rien de nouveau puisque, les députés s'en souviendront, c'était un consortium canadien qui devait financer le contrat de l'avion patrouilleur à grande autonomie. Mais par la suite, le *Globe and Mail* du 6 janvier 1978 devait nous donner une version tout à fait différente de l'affaire:

● (2112)

Le gouvernement fédéral a permis à Canadair Limited de Montréal, société qui appartient intégralement au gouvernement canadien, d'emprunter 70 millions en dollars américains remboursables dans cinq ans sur le marché international, afin d'assurer le financement de la mise au point et de la production au Canada de l'avion d'affaires CL600 Challenger.

C'est Merrill Lynch International and Co., associée à la Royal Securities Ltd. de Toronto, qui a été chargée de réunir les fonds.

Par ailleurs, le ministre de l'Industrie et du Commerce, M. Jack Horner, a pris divers engagements relativement à ce financement de 70 millions, dont celui d'obtenir la permission du Parlement, au cas où le programme Challenger dépasserait les coûts prévus, de débloquent les fonds nécessaires pour permettre à la Canadair de faire face à ces dépenses imprévues.

On peut être aussi certain qu'il y aura des dépenses imprévues que le soleil se lèvera demain. L'article du *Globe and Mail* continue ainsi:

Le gouvernement a également convenu, aussi longtemps que l'emprunt de 70 millions ne sera pas remboursé, de ne pas vendre ni transférer sa part de propriété dans Canadair ni modifier sa participation de telle manière que ses droits de vote soient inférieurs à 66.6 p. 100 ou qu'il ne soit plus habilité à élire tous les administrateurs de Canadair.

Permettez que je précise deux choses. Jusqu'à présent, les administrateurs de Canadair élus par le gouvernement sont tous des hauts fonctionnaires dont la plupart viennent du ministère de l'Industrie et du Commerce. Ottawa possède 100 p. 100 des actions ordinaires et privilégiées de Canadair et il a promis de ne pas les vendre. C'est très étrange, étant donné que le gouvernement avait d'abord acheté Canadair pour la fusionner avec la société de Havilland de Toronto et mettre sur pied une industrie aérospatiale viable de manière à la rendre attrayante aux yeux d'un acheteur éventuel. A présent, il n'est plus question d'une industrie viable qu'on pourrait vendre. On nous dit maintenant qu'on promet de ne pas vendre, et que l'on s'engage à couvrir tout dépassement du coût estimé de la production et de la vente du jet LearStar.

J'ai constaté que les banques canadiennes sont assez régulièrement placées par le gouvernement dans cette situation, car celui-ci représente la seule organisation au Canada à même de