

Contrat Lockheed Corporation

comité et, malgré cela, nous n'avons pas encore de réponses. Je suggère au secrétaire parlementaire de transmettre ces informations à son ministre.

Ç'aurait été un excellent contrat à soumettre à l'examen du comité de la défense nationale. L'achat de ces appareils est une question d'intérêt national, qui relève de la défense; il n'a rien à voir avec l'esprit de partie. Ce qui est si inquiétant, c'est le caractère imprécis du marché et des assurances verbales. C'est incroyable, compte tenu du dossier Lockheed. Lorsqu'aux États-Unis il a été question d'accorder à cette société la garantie de l'État, le Sénat s'est divisé à 48 voix contre 48, et il a fallu la voix prépondérante pour décider en sa faveur. On voit donc que la confiance ne régnait guère chez nos voisins. Déjà en 1971 on pouvait lire:

● (1750)

Ce projet de loi autorise l'État à garantir, à concurrence de 250 millions de dollars, les prêts consentis par les banques à des sociétés dont la faillite «nuirait sérieusement» à l'économie nationale ou à une économie régionale.

Il s'agissait de Lockheed.

De l'avis de l'administration, il va falloir la totalité des 250 millions pour permettre à Lockheed de tenir le coup...

Sur le plan pratique, la garantie des emprunts Lockheed est subordonnée au visa d'une commission de trois membres, créée par le projet de loi. Ces trois membres sont le secrétaire au Trésor, le président du Federal Reserve Board et le président de la Securities and Exchange Commission.

Déjà en 1971 les difficultés financières de la société étaient apparentes. Cela aurait bien dû mettre le ministre et le gouvernement en éveil. Comment ont-ils pu se contenter des assurances verbales dont le ministre de la Défense nationale (M. Richardson) a parlé à diverses reprises? Quant au ministre des Approvisionnements et Services (M. Goyer), il a affirmé ne pas croire aux assurances verbales en matière de marchés.

Dans le numéro du 9 décembre 1972 du *New York Times*, on pouvait lire des commentaires faits à propos de Lockheed par le General Accounting Office, organisme de surveillance attaché au Congrès américain. Je cite:

Les commandes fermes de 110 des gros avions «débloquent probablement près de 393 millions de dollars en argent liquide au cours de l'année 1975, soit un montant suffisant pour rembourser le prêt garanti par le gouvernement», précisait l'organisme. Cependant, il ajoutait: «Lockheed pourrait subir de graves pertes si elle ne reçoit pas de nouvelles commandes pour son appareil Tristar.»

Vous pouvez donc vous rendre compte des difficultés auxquelles elle devait faire face à cette époque.

Lors de la dernière séance du comité permanent des affaires extérieures et de la défense nationale, le 23 mars, cette question fut à nouveau étudiée. Au sujet des achats d'avions de la Lockheed, le ministre de la Défense nationale a déclaré, et je cite:

Le problème, c'est que la compagnie avec qui nous faisons affaire avait une entente avec sa banque et le gouvernement des États-Unis selon laquelle elle ne ferait plus d'emprunt. Mais elle ne nous l'a pas révélé.

Le gouvernement canadien ne s'est certainement pas attardé sur les détails lorsqu'il a préposé le contrat avec Lockheed. Un membre du comité a alors demandé:

Le gouvernement était-il au courant de cette restriction?

Ce à quoi le ministre a répondu:

Non, et c'était là la cause principale du malentendu.

Le ministre de la Défense nationale a annoncé un peu prématurément cet achat, en novembre 1975. Aucun contrat ferme n'avait alors été signé. S'il avait attendu qu'un

[M. McKenzie.]

contrat soit conclu et que toutes les négociations soient terminées, nous ne serions pas engagés sur cette somme de 60 millions de dollars. Selon toute probabilité, nous ne serions pas dans la situation désagréable où nous nous trouvons aujourd'hui. En outre, lors de cette réunion du comité, notre spécialiste de la défense, le député de Victoria (M. McKinnon) a déclaré:

Le fait que la société Lockheed ne pouvait plus faire d'emprunt était connu de tout le monde aux États-Unis...

Je viens de révéler ces faits qui remontent jusqu'en 1971.

... et j'ai du mal à comprendre cette ignorance de la part d'un organisme qui était prêt à dépenser un milliard de dollars des contribuables canadiens.

Le ministre a alors répondu:

Monsieur le président, je répète encore une fois que la société Lockheed a informé nos fonctionnaires qu'elle fournirait le financement.

Il n'y avait pas de documentation officielle. Il est incroyable qu'un ministre passe un contrat de ce genre en se fondant uniquement sur des assurances verbales.

Lors de la réunion du comité tenue le 1^{er} décembre 1975, nous avons interrogé le ministre au sujet de ce contrat. Il avait déclaré qu'une grande partie des travaux serait effectuée au Canada. J'étais fort curieux de savoir qui, au Canada, serait chargé de ces travaux et où ils seraient exécutés. J'ai posé au ministre la question suivante:

Monsieur le ministre, j'aimerais obtenir plus de renseignements au sujet du fabricant des pièces pour le Lockheed Orion au Canada. Vous avez déclaré qu'au maximum 560 millions de dollars seraient dépensés au Canada pour la fabrication de pièces et que vous vous étiez engagé fermement à ce que 283 millions de dollars soient dépensés au Canada. Apparemment, le général Allen, de la Défense nationale, présiderait un comité pour assurer cette participation. Pouvez-vous dire au comité quelles provinces ou quelles sociétés obtiendront les contrats de fabrication de pièces de rechange?

Ce à quoi le ministre répondit:

Je peux vous donner l'ensemble des chiffres avec plus de précision que je ne l'ai fait l'autre jour.

Le ministre m'avait donné certains renseignements à la Chambre quelques jours plus tôt.

À la Chambre, j'ai donné le chiffre de 283 millions de dollars, déjà confirmé, et j'ai également parlé de 285 millions de dollars. À ma connaissance, la société Lockheed est disposée à faire exécuter ses contrats au Canada pour un total de 568 millions. Ces deux postes ont été séparés parce que l'on n'a pas encore décidé de l'emplacement exact où seraient effectués les travaux pour 285 millions; mais en tout état de cause, ils seront exécutés au Canada par la société Lockheed.

J'étais intéressé dans le travail qui se ferait à Winnipeg. Le ministre m'ava avisé qu'on en confierait à Standard Aero et à Bristol. Il répondit, et je cite:

Je ne peux donner de date, mais le programme démarre en ce moment et l'attribution se fera certainement en cours de contrat. Même si elle s'occupe de travaux de réparation et de réfection, la Standard Aero n'aura pas à attendre le moment où elle s'attaquera à la réparation des moteurs de notre propre avion. Elle se verra attribuer tout de suite du travail...

Voilà ce qu'il déclarait le 1^{er} décembre 1976. Le secrétaire parlementaire nous a dit aujourd'hui qu'on est encore en train de négocier un contrat ferme, alors que le ministre a déclaré au comité qu'on aurait du travail à faire à Winnipeg «tout de suite». Qu'entend-il par «tout de suite»? Monsieur l'Orateur, permettez-moi de signaler qu'il est 6 heures.

M. l'Orateur adjoint: Comme il est maintenant 6 heures, je quitte le fauteuil jusqu'à 8 heures ce soir.

(La séance est suspendue à 6 heures.)