

Canadair Limitée—Loi

LA MOTION D'AJOURNEMENT

[Français]

QUESTIONS À DÉBATTRE

La présidente suppléante (Mme Champagne): En conformité de l'article 66 du Règlement, je dois faire connaître à la Chambre les questions qu'elle abordera à l'heure de l'ajournement ce soir, à savoir: L'honorable député de Thunder Bay—Nipigon (M. Epp)—Les Coopératives—a) Le rapport du groupe de travail—La réponse du gouvernement. b) L'encouragement des coopératives; l'honorable député de York-Est (M. Redway)—L'Assurance—L'assurance responsabilité—On demande l'organisation d'un marché de réassurance; l'honorable député de Prince Albert (M. Hovdebo)—L'Agriculture—L'aide aux céréaliers. b) Les crédits.

ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

LA LOI AUTORISANT L'ALIÉNATION DE CANADAIR LIMITÉE

MESURE D'ÉTABLISSEMENT

La Chambre reprend l'étude de la motion de M^{me} McDougall: Que le projet de loi C-25, tendant à autoriser l'aliénation de Canadair Limitée et prévoyant des mesures connexes, soit lu pour la 2^e fois et renvoyé à un comité législatif.

M. Steven W. Langdon (Essex—Windsor): Madame la Présidente, apparemment, chaque année à Noël, le gouvernement conservateur tient à prouver sa munificence aux sociétés. L'année dernière, il leur réservait un cadeau magnifique, de Havilland. Cette année, pour marquer le début des fêtes de Noël, il soumet à notre approbation ce nouveau cadeau extraordinaire. Je n'ai rien contre Noël, mais il y a certainement des candidats plus méritants que Bombardier et Boeing. Dans les deux cas, le gouvernement vend à vil prix des biens appartenant aux citoyens, mais j'ai l'impression qu'il utilise des arguments complètement différents pour justifier ces deux ventes.

Je voudrais faire une chose qui n'a pas encore été faite ici en rendant hommage à Canadair, sa direction et ses employés. Ils ont obtenu d'excellents résultats dans des circonstances très difficiles. *General Dynamics* les avait trahis. Ils ont eu beaucoup de mal à élaborer un produit nouveau et important, le Challenger, qui a coûté très cher. Ils ont réussi à mettre cet avion au point. C'est un excellent exemple de la recherche et du développement que nous devons soutenir, même cela nous coûtera moins cher à l'avenir.

En plus du Challenger, Canadair a accompli énormément de travail, souvent très complexe et très fructueux, sur des avions de reconnaissance sans pilote. Dans toute l'alliance occidentale, Canadair est reconnue comme l'un des principaux producteurs de ce type d'appareils. En fait, peu de temps avant que le gouvernement ne la vende, la compagnie avait signé avec l'Allemagne et la France un protocole d'accord en vue de

la phase de pré-production du système de reconnaissance aéroporté sans pilote Canadair CL-289. Ce n'est qu'un exemple des résultats formidables que les ingénieurs, les techniciens et les employés de Canadair ont obtenus au cours de 11 années pourtant difficiles.

• (1630)

Je voudrais souligner les incohérences des arguments invoqués d'abord à l'égard de de Havilland et maintenant au sujet de Canadair. Chacun se souviendra des arguments extrêmement convaincants que l'ancien ministre de l'Expansion industrielle régionale avait fait valoir à propos de de Havilland. Premièrement, nous avions besoin de contacts internationaux pour vendre le matériel aérospatial que nous fabriquions au Canada. Deuxièmement, nous avions besoin d'un apport technologique international pour pouvoir réussir dans une industrie de haute technologie extrêmement complexe. Le gouvernement du Canada a décidé que la société Boeing, avec son réseau mondial de mise en marché et son énorme pouvoir d'accès à la technologie, constituait le meilleur espoir pour la société de Havilland. En fait, l'orateur qui m'a précédé en a longuement parlé et en a fait grand cas.

Il est maintenant question d'une société tout à fait semblable, la Canadair. On commence par soutenir qu'il ne faut faire appel à aucune société qui possède un réseau mondial de commercialisation dans le domaine de l'aérospatiale. Deuxièmement, on oublie de dire qu'il faut mettre la technologie à la disposition des ingénieurs et des techniciens de la Canadair parce que ce n'est sûrement pas de Bombardier qu'ils vont obtenir une capacité de mise en marché à l'échelle mondiale ni un apport technologique énorme.

Je vais vous lire une évaluation de Bombardier, faite non pas par un syndicat ouvrier, mais par la *Canadian Aerospace Corporation*. Voici en quels termes cette dernière évalue Bombardier:

Le milieu gestionnel (chez Bombardier) est par ailleurs orienté vers la fabrication sous licence de moyens de transport terrestre... La recherche et le développement dans le domaine aérospatial exige beaucoup de capitaux, et cela n'est pas compatible avec le type de fabrication lourde pour laquelle on connaît Bombardier. Bombardier a donc un énorme avantage politique sur les autres soumissionnaires, mais elle n'a pas encore réuni les partenaires dans le domaine aérospatial ou les capitaux nécessaires pour rendre Canadair rentable à long terme.

Voilà qui est diamétralement opposé à l'argumentation présentée dans le cas de la société de Havilland. Le gouvernement ne peut utiliser une argumentation dans le cas d'une société et une autre absolument contradictoire dans le cas d'une autre société, s'il veut que les Canadiens le prennent au sérieux.

Le dernier député conservateur qui est intervenu a utilisé une expression qui montrait que le gouvernement n'attendait pas simplement de grossir ses coffres. J'espère avoir la citation exacte. Pareille expression employée dans n'importe quel discours est un signe évident que les contribuables sont forcés d'une façon ou d'une autre de payer une dépense qui devrait être supportée par une entreprise privée. Lorsque des ministériels prétendent ne vouloir ni obtenir un rendement équitable ni enrichir les coffres du gouvernement, c'est le signe probant qu'ils sont gênés par le faible montant retiré de la vente de ce bien public.