

*Les subsides*

**M. Fennell:** C'est dans le harsard, de toute façon. Mes propos y figureront et je pourrai les envoyer à mes électeurs.

J'ai vu que le député d'Ottawa-Centre (M. Evans) attendait la déclaration du ministre. Il a lui-même des problèmes. Il fait partie, avec le groupe assis dans le coin là-bas, du comité permanent des finances, du commerce et des questions économiques. La situation de Canadair leur cause beaucoup de difficultés. En novembre 1982, les dirigeants de cette société ont comparu devant le comité parlementaire à qui ils ont caché la vérité. Cela fait quatre ans qu'ils essaient de se protéger.

C'est le «Fifth Estate» qui a découvert le pot aux roses. Je m'étonne que le ministre des Communications (M. Fox) n'ait pas censuré cette émission avant sa diffusion. Le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources (M. Chrétien) qui est l'ancien ministre de l'Industrie et du Commerce, a fait une déclaration fort intéressante:

Par chance, je venais de quitter le Conseil du Trésor et j'arrivais tout juste à l'Industrie et au Commerce, si bien que le nouveau président du Conseil du Trésor ne savait pas trop ce que je faisais.

Voilà comment cette société a été financée. Il l'a fait de son propre chef. C'est sans doute une des pires décisions que le gouvernement ait prises depuis quinze ans. Ce n'est qu'un exemple de plus de son incurie. Il a acheté une entreprise pour la somme de 38 millions de dollars, il y a sept ans. L'année dernière, le gouvernement a dû la subventionner à raison de \$1,350,000,000, et cette année, il a fallu ajouter encore 260 ou 240 millions. Je suis désolé, mais je m'y perds un peu dans toutes ces sommes. L'argent que nous avons investi dans Canadair représente davantage que ce que les gouvernements américain et canadien ont versé à Chrysler pour la tirer d'affaire. Il y a 4,800 emplois à Canadair. Chrysler faisait vivre 150,000 travailleurs. Cet argent a été dépensé à mauvais escient.

Maintenant, la compagnie prétend que c'est à cause des moteurs. D'après ses dirigeants, c'est parce que les moteurs n'étaient pas assez gros. C'est ce qu'a déclaré M. Bill Lear, qui a conçu l'avion. Il l'a renié après qu'il a été redessiné par les ingénieurs de Canadair. On l'a fait trop gros et trop lourd, sans suivre les spécifications de départ. Je suis persuadé qu'il reviendrait sur sa déclaration originale, à savoir que personne aux États-Unis n'était assez intelligent pour s'occuper de cet avion. Malheureusement, M. Lear n'est plus avec nous. Je suis sûr qu'il serait désillusionné et qu'il se rendrait compte que, compte tenu de la façon de faire de Canadair, ce ne pouvait être qu'un échec.

Le marché avec la société Federal Express illustre bien ce que Canadair a pu faire. La société Federal Express avait signé des contrats pour la construction de vingt-cinq appareils. Une fois la construction terminée—et la société Federal Express n'avait fait qu'un dépôt sur un appareil—la société Canadair a versé quatre millions de dollars pour se libérer des contrats et a littéralement donné un appareil. Comment une société peut-elle faire de l'argent de cette façon? C'est ridicule! Et la situation est la même dans toutes les sociétés de la Couronne dans lesquelles le gouvernement est intervenu.

En Alaska, un sénateur a été reconnu coupable d'avoir accepté des pots-de-vin de représentants de Canadair contre l'achat d'un avion pour l'État de l'Alaska. La fiche d'emploi de la société est déplorable. Le député de La Prairie (M. Deniger) est quelque peu déconcerté par la situation. Il la connaît plus

que quiconque, mais personne ne veut l'écouter. L'affaire Canadair n'est pas seulement un problème en soi; c'est un exemple du manque de respect dont le gouvernement fait preuve à l'égard de la Chambre des communes.

Le vérificateur général devrait pouvoir examiner les activités de chacune des sociétés de la Couronne. Il devrait pouvoir vérifier où va l'argent. S'il jugeait que ces sociétés ne peuvent se débrouiller seules, celles-ci devraient être dissoutes. Nous avons eu une merveilleuse idée en 1979. Nous voulions vendre des sociétés de la Couronne. Elles sont maintenant tellement mal en point qu'aucune entreprise du secteur privé n'en voudrait. La seule solution est de les liquider. La société de Havilland est l'exemple parfait de la corruption gouvernementale dans le secteur privé. Un de mes amis, qui en était un des cadres supérieurs, a quitté cette société lorsque le gouvernement l'a acquise. Après six mois, ils avaient tellement d'ennuis qu'ils lui ont demandé de revenir. Il n'y est resté que huit mois. Au cours d'une conversation que j'ai eue avec lui l'automne dernier, il m'a dit que de Havilland était si mal administrée sous le gouvernement qu'elle ne pourrait pas survivre, que le gouvernement avait détruit tout ce que de Havilland avait fait de bien. Qu'il lui avait enlevé toute la crédibilité qu'elle s'était acquise. Qu'il avait ruiné la société. Qu'il y engouffrait de l'argent, qu'il y faisait des dépenses, qu'il avait mis du monde sur les listes de paye. Encore une excellente société qui a été détruite par le gouvernement. Si nous avions pu rester au pouvoir en 1979, nous aurions rétabli de Havilland dans le secteur privé, et nous aurions ainsi sauvé une excellente société canadienne.

• (1530)

On entend dire qu'à Canadair le service des intérêts accapare 50 p. 100 du produit des ventes. Il n'y a pas de vérité à cela, parce que les intérêts ne lui sont pas comptés. Le gouvernement sait que s'il lui comptait les intérêts, il lui faudrait les prêter immédiatement à Canadair. Il n'y a pas d'intérêts de comptés à Canadair actuellement dans l'affaire du Challenger.

Il y a deux ans, j'ai demandé au président du Conseil du Trésor (M. Gray), qui se trouvait être alors ministre de l'Industrie et du Commerce, s'il voulait bien m'expliquer pourquoi tous les trains d'atterrissage livrés à l'aéroport de Teterboro, au New Jersey, avaient dû être retournés. Il m'a dit qu'il n'en savait rien. La vérité, c'est qu'il s'agissait de trains d'atterrissage de substitution qui étaient trop légers pour l'avion modifié. Voilà un des exemples que j'ai signalés au gouvernement il y a deux ans. S'il avait écouté, il aurait su dans quel pétrin il se mettait.

Le gouvernement nous a renseignés sur les chiffres de ventes fabuleux que Canadair doit réaliser. Ces ventes ne se sont pas concrétisées. Encore en novembre dernier le gouvernement déclarait qu'il vendrait 142 avions dans l'année qui venait. Monsieur le Président, Canadair n'en a vendu que 76 depuis qu'elle a démarré en 1981. Je ne vois pas beaucoup d'espoir pour l'avenir, parce que Falcon et une autre société devancent de loin Canadair en ce moment. Le produit de Canadair, ce n'est pas le produit qu'on avait initialement annoncé. C'est un fiasco. Son coût de fabrication est deux fois plus élevé que son prix de vente. C'est ridicule!