

Canadair Limitée—Loi

société de Havilland a-t-elle enregistré plus de ventes que jamais en juin dernier? C'est dû en grande partie au programme de commercialisation à l'échelle mondiale de la société Boeing qui, le député en conviendra sûrement, est l'un des meilleurs au monde.

● (1250)

Enfin, le député a dit qu'il existait un lien entre le contrat des CF-18 et la vente de Canadair. Il est bien difficile de se défendre contre pareilles insinuations. Le député n'a absolument aucune preuve qu'un lien existe. Le fait est qu'il n'en existe pas. En fait, je crois savoir que la société Canadair était impliquée depuis un certain temps dans les propositions relatives au CF-18. Lorsqu'il fut question du CF-18 pour la première fois il y a de nombreuses années, j'ai été moi-même quelque peu mêlé à ce dossier. Nous parlions à l'époque du contrat de service. Le député conviendra, je pense, qu'il n'existe pas la moindre preuve d'un lien quelconque avec cette vente en particulier.

M. Axworthy: Madame la Présidente, c'est avec plaisir que je commenterai les trois points soulevés par mon distingué et honorable collègue d'en face. Il s'est demandé si la propriété privée vaut mieux que la propriété publique du point de vue du maintien des emplois et des activités de recherche et de développement. Je lui rappellerai que c'est seulement parce que le gouvernement fédéral a acheté de Havilland et Canadair que ces sociétés ont été sauvées. N'eût été de cela, ces entreprises n'existeraient plus et partant, ne fourniraient plus d'emplois. Les entreprises étrangères à qui appartenaient de Havilland et Canadair allaient les fermer. Le gouvernement a eu une décision difficile à prendre au milieu des années 70. Nous nous sommes rendu compte que la seule façon de conserver un élément important de l'industrie aéronautique était de faire entrer ces sociétés dans le domaine public.

A cette époque, les deux sociétés étaient en train de mettre au point de nouveaux appareils. Elles reconnaissaient qu'il leur fallait tenir tête à la nouvelle concurrence et investir de grosses sommes dans la mise au point du Dash-8 et du Challenger. La mise au point d'un appareil ne crée pas autant d'emplois que son assemblage. Les propriétaires privés des sociétés de Havilland et Canadair vont maintenant récolter les fruits de cet important investissement public qu'ils ont acquis à prix d'or.

Les contribuables canadiens ont investi beaucoup d'argent dans ces sociétés afin qu'elles demeurent compétitives dans le secteur aéronautique où la concurrence est féroce. Étant donné que les propriétaires privés peuvent désormais profiter de la technologie ainsi mise au point, je crois qu'ils se doivent de fournir des garanties. Personne ne peut dire qu'on nous a fourni des garanties suffisantes et acceptables dans la vente de la société de Havilland. En fait, on a rapporté récemment que la technologie de l'aile fixe risque d'être transférée du Nord au Sud plutôt que l'inverse parce que le ministre précédent a mené ses négociations de façon abominable.

Je suis disposé à dire qu'on a conclu un meilleur marché cette fois-ci. Toutefois, on ne peut pas soutenir que la propriété privée soit supérieure à la propriété publique. On peut tout au plus soutenir que dans ce dossier, le secteur public s'est bien acquitté de ses responsabilités.

J'ai été très intéressé par les commentaires au sujet de tous les magnifiques emplois créés. Le député devrait en parler aux travailleurs de Bristol. La direction de l'entreprise envisage la fermeture de sa division d'entretien des avions si elle ne reçoit pas de contrats très bientôt. Dans l'attribution du contrat d'entretien des CF-18, le non-respect évident de la procédure a créé un climat d'incertitude. Il sera dorénavant très difficile de convaincre les conseils d'administration d'autoriser des soumissions dans le secteur de l'aérospatiale sans assurance que la décision sera fonction de critères justifiés plutôt que de pressions politiques. De tels doutes créent en ce moment un climat d'incertitude.

Je ne sais pas si le député était à la Chambre lorsque je me suis reporté à la lettre que j'adressais à la ministre d'État chargée de la Privatisation le 20 août dernier. Dans la déclaration d'intention, il était fait mention de l'offre de redevances de 1 p. 100 par Bombardier. Devant un tel élément de preuve, il est difficile de ne pas admettre l'existence d'un quelconque lien.

Je ne peux pas prouver que cette offre s'est rendue au Cabinet. Je n'y étais pas et je n'étais pas directement partie aux négociations. Cependant, lorsque la déclaration d'intention est arrivée sur mon bureau le 20 août et que j'ai pris connaissance de la condition, un déclic s'est fait et les alarmes ont été déclenchées. J'ai immédiatement téléphoné à la société Bristol Aerospace pour lui faire savoir qu'elle était en difficulté. Quelle chose ne tournait pas rond, c'était évident. Même sans disposer des preuves probantes que j'aurais souhaité avoir, un bon détective pouvait déduire des faits contenus dans cette déclaration que la transaction cachait quelque chose de louche.

M. Redway: Madame la Présidente, au cours du débat, le député a beaucoup parlé et en termes très critiques de l'octroi du contrat d'entretien des CF-18 à Canadair du Québec plutôt qu'à Bristol Aerospace du Manitoba. Si le parti libéral avait été au pouvoir à cette époque, aurait-il accordé ce contrat à Bristol Aerospace du Manitoba plutôt qu'à Canadair du Québec?

M. Axworthy: Madame la Présidente, je suis enchanté de répondre à cette question. En premier lieu, un gouvernement libéral suivrait un processus d'appel d'offres juste et équitable. Il ne le saboterait pas comme le gouvernement l'a fait. Il n'accepterait pas de le dénaturer comme le gouvernement l'a fait, de toute évidence. Comme je l'ai dit dans mes remarques, il importe aussi que le gouvernement du Canada se donne une politique aérospatiale claire qui décrive la marche à suivre pour assurer le développement et le maintien de l'industrie aérospatiale canadienne.

Les ministériels n'ont pas dit comment ils soutiendraient l'industrie aérospatiale et comment ils assureraient une juste répartition de l'activité dans ce domaine. Une telle lacune ne serait pas tolérée non plus par un gouvernement libéral. D'après nous, il faut s'occuper de toutes les régions du pays et favoriser leur développement. Telle serait la politique d'un gouvernement libéral. Nous croyons que tout le pays doit se préoccuper du développement régional. Étant donné la ville qu'il représente et les deux critères que je viens d'énoncer, le député devrait partager les inquiétudes que nous avons à Winnipeg.