

Canadair Limitée—Loi

Je tiens à raconter une expérience que j'ai vécue en rapport avec Bombardier. Quand le ministre de l'Industrie et du Commerce du gouvernement précédent, M. Lumley, allait en voyage officiel, il avait l'habitude de se faire accompagner par un ou plusieurs députés, des partis d'opposition aussi bien que du parti ministériel. Il m'avait donc invité à l'accompagner à l'occasion d'une tournée de 11 jours dans six pays de l'Afrique orientale qui lui avait permis de conclure pour 80 ou 90 millions de dollars de contrats avec différents gouvernements. A l'étape de Nairobi, il m'avait proposé d'aller jeter un coup d'œil sur le fonctionnement des chemins de fer du Kenya. Les représentants du gouvernement local furent très aimables. Ils nous ont fait visiter, à moi et à deux ou trois autres, des ateliers ferroviaires ultra-modernes. Ils disposaient de la technologie et du matériel les plus avancés venant d'Allemagne de l'Ouest et de Suède. Ils possédaient 15 locomotives qui avaient été fabriquées au Canada. Cela a de quoi vous remplir immédiatement de fierté. Toutefois, à ce moment-là, en février 1982, seulement 12 de ces locomotives étaient en service. Elles avaient été achetées de Bombardier 10 années auparavant. La génératrice principale de chaque locomotive, fabriquée par la Canadian General Electric, ne tournait pas. Toutes les soudures autour du réservoir à carburant, qui sert également de marchepied des deux côtés de la locomotive, avaient fendu. Pour la gouverne de mes collègues qui ne s'y connaissent pas très bien en locomotives, le bogie est le châssis en fonte portant les roues de la locomotive. Les bogies avaient été fabriqués par Algoma Steel. Ils avaient fendu. Jusque-là, aucune de ces trois sociétés, non, pas une seule n'avait payé le moindre sou de remboursement en garantie ni réparé les problèmes. Les Kényans avaient démantelé trois des locomotives et utilisaient les pièces pour faire fonctionner les autres. Je me suis senti très embarrassé.

M. Turner (Ottawa-Carleton): A qui la faute? A l'ACDI? Qui était responsable de l'entretien?

M. Benjamin: Bombardier était le constructeur des locomotives. Jusqu'à ce jour, j'ignore toujours si l'on a bien dédommagé ce pays pour avoir manqué à nos obligations contractuelles normales.

• (1230)

L'Allemagne de l'Ouest a acheté trois avions à réaction Challenger qui, sauf erreur, sont immobilisés au sol depuis février parce que Canadair n'a pas pu fournir de manuels d'entretien correctement traduits en allemand. En conséquence, l'Allemagne de l'Ouest a différé un paiement de 60 millions de dollars pour ces Challengers. Si c'est vrai, pourquoi cela ne figure-t-il pas dans les livres sous la rubrique des sommes à recouvrer? Si c'est une créance, qui va toucher cet argent? Si l'Allemagne de l'Ouest est finalement satisfaite de la traduction de ces manuels d'entretien hautement techniques et qu'elle paie les 60 millions de dollars, qui touchera cet argent? J'espère que le gouvernement répondra à cette question quand ce projet de loi ira au comité, le cas échéant.

Je suggère que ces fonds aillent aux Canadiens pour les dédommager de la dette à long terme de 1,2 milliards de dollars qui leur a été imposée. A titre d'information, madame la Présidente, les personnes qui ont préparé le manuel d'entretien pour le Challenger rédigent également celui du CF-18. Cela devrait être vérifié très soigneusement.

Je voudrais ajouter un mot sur l'orientation générale des mesures que prend le gouvernement en l'occurrence, lesquelles font toutes partie de sa politique de privatisation, de déréglementation et de libre-échange. Cela va nous coûter très cher. Il suffit de demander aux habitants de Sault-Sainte-Marie et de London, en Ontario, qui ne sont plus desservis par Air Canada, ce qu'ils pensent de la déréglementation. Je prédis que des villes comme Yarmouth, en Nouvelle-Écosse, Sudbury, North Bay et Thunder Bay ne vont pas continuer longtemps à bénéficier des services d'Air Canada ni de l'autre compagnie aérienne nationale. Je pense que Windsor, en Ontario, n'est probablement pas non plus à l'abri de ces coupures. Vous devriez demander aux gens d'Edmonton ce qu'ils pensent de la déréglementation maintenant qu'ils n'ont plus de vols directs entre Edmonton et Ottawa. Edmonton n'est qu'un petit village d'environ 650 000 habitants. En plus de changer d'avion, il faut maintenant changer de compagnie aérienne. Voilà où nous a mené le mouvement de privatisation et de déréglementation.

Avec l'appui du député de Humboldt—Lake Centre (M. Althouse), je propose:

Qu'on modifie la motion en retranchant tous les mots suivant le mot «Que» et en les remplaçant par ce qui suit:

le projet de loi C-25, tendant à autoriser l'aliénation de Canadair Limitée et à prévoir des mesures connexes, ne soit pas lu pour la 2^e fois maintenant, mais dans six mois à compter d'aujourd'hui.

M. Waddell: J'invoque le Règlement, madame la Présidente. Avant que nous amorçons le débat sur la motion, que devient la période de questions et d'observations qui devait suivre le discours du député de Regina-Ouest (M. Benjamin)? J'aurais une question à lui poser.

La présidente suppléante (Mme Champagne): Les députés peuvent poser des questions et faire des observations sur le discours du député. Nous aborderons ensuite le débat sur la motion du député de Regina-Ouest (M. Benjamin).

M. Blenkarn: Madame la Présidente, selon le député de Regina-Ouest (M. Benjamin) et le Nouveau parti démocratique, la société Bombardier est-elle trop incompétente pour qu'on lui vende Canadair? C'est ce qui se dégage des réflexions du député sur ses tournées en Afrique de l'Est. Confirmerait-il ce qu'il a insinué, soit que le Nouveau parti démocratique s'oppose à la vente de Canadair à la société Bombardier parce que cette dernière manque de compétence? Est-ce là l'opinion du Nouveau parti démocratique ou simplement celle du député qui a fustigé Bombardier à cause de certaines locomotives qu'il a vues lors de ses voyages autour du monde?

M. Benjamin: Madame la Présidente, le député se souvient sans doute que je voulais relater la seule occasion que j'ai eue d'évaluer les produits de Bombardier. Je n'ai pas dit que c'était une société médiocre, ni qu'elle était mal administrée. Je crois qu'elle s'est avérée médiocre en l'occurrence, mais il faut dire en toute justice qu'elle devait en partie sa médiocrité à M. L. Worthington Locomotive Works, CGE et Algoma Steel. Toutefois, cela ne signifie pas que la viabilité de Bombardier est mise en question. A mon avis, c'est une société viable qui a fabriqué bon nombre d'excellents produits. Je me souviens des premières autoneiges fabriquées par Bombardier. Elles étaient munies d'une cabine et beaucoup plus grosses que celles que la société fabrique aujourd'hui. Il me semble que Bombardier était l'un des créateurs de ce véhicule.