

M. James: Madame la Présidente, je crois que le député de Saint-Henri—Westmount (M. Johnston) écoutait quand j'ai lu la lettre de Marsh & McLellan qui sont les gens les plus connus et les plus expérimentés dans le domaine de l'assurance. Je vais répéter comment ils ont réagi. Comme le député le sait, il y a une disposition de la vente qui stipule que le gouvernement participera si l'acheteur ne peut pas obtenir d'assurance à un prix raisonnable. Marsh & McLellan ont dit que c'était une nette amélioration par rapport aux autres ententes qu'ils ont examinées parce que cette disposition ne s'applique qu'au cas où on ne peut pas obtenir d'assurance. Nous savons tous que cette question a été soulevée parce que les compagnies d'assurance font parfois payer un prix prohibitif pour l'assurance responsabilité. C'est une question qui suscite des inquiétudes et qui en a probablement suscité lorsque la vente a été conclue. Je dois revenir à la lettre de M. Taylor et citer encore une fois le passage où il dit ceci:

A la lumière de ce qui précède, il est évident que la proposition de la Bombardier est supérieure en ce qu'elle libère le gouvernement de toute obligation de participer, de façon soutenue, au paiement des primes ou, financièrement, aux franchises. Nous croyons qu'il sera toujours possible d'obtenir de l'assurance sous quelque forme que ce soit . . .

C'est encore Marsh & McLellan que le député et nous tous considérons comme des experts dans le domaine:

Nous croyons qu'il sera toujours possible d'obtenir de l'assurance sous quelque forme que ce soit. Aussi les propositions présentées par la Bombardier et la CAT pour les cas où elles ne pourraient obtenir de l'assurance sont-elles purement théoriques.

Marsh & McLellan disent que cette clause est purement théorique.

M. Johnston: Madame la Présidente, j'ai une question supplémentaire. Cela m'a intéressé d'apprendre que ce contrat très complexe contenait des dispositions purement théoriques. Il me semble que nous ferions mieux de consacrer notre temps à des dispositions concrètes susceptibles d'être appliquées. Je croirais plutôt que c'est une disposition très importante du contrat. Elle soulève un certain nombre de questions que le député de Sarnia—Lambton (M. James) n'a même pas essayé d'aborder. A supposer que lui ou moi voulons nous lancer dans la technologie de pointe, qu'il s'agisse de transport par air ou par terre, de technologie avancée, ou de n'importe quel domaine où l'on fabrique des produits susceptibles de nécessiter une assurance responsabilité liée au produit et que le coût de cette assurance devient trop élevé, le gouvernement du Canada est-il prêt à nous assurer en dernier recours? C'est effectivement ce que dit ce contrat, selon moi. Le député juge-t-il que c'est une bonne idée? Le député a évité très adroitement de répondre à cette question mais je voudrais lui donner une nouvelle occasion de la faire.

● (1620)

M. James: Madame la Présidente, l'entente prévoit que, dans l'impossibilité d'obtenir une assurance, l'État partagera

Motion d'ajournement

les risques. Des gens qui s'y connaissent beaucoup mieux que moi en la matière disent que c'est une pure hypothèse. Que le député veuille le contester ou non, c'est en tout cas ce que dit Marsh McLennan. L'entente prévoit aussi que la part de l'État pour cette assurance tomberait de 90 p. 100 au cours des cinq premières années à 60 p. 100 et à 30 p. 100 pour les deux périodes de cinq ans qui suivront. Comme on l'a dit, ce sont des conditions beaucoup plus avantageuses pour le gouvernement que de devoir accepter la pleine responsabilité des sociétés d'État qu'il avait auparavant. Si cela devait se produire, bien que ce soit considéré comme quelque chose de parfaitement hypothétique, cela vaudrait de toute façon beaucoup mieux que les 2,4 milliards de dollars que le gouvernement de mon collègue a mis à la disposition de Canadair sous forme de prêts et de participation après avoir acheté la société. Je pense comprendre son souci de protéger les deniers des contribuables, mais j'aimerais aussi savoir ce qu'il faisait de ce souci quand on a versé tout cet argent à Canadair à l'époque où il était président du Conseil du Trésor.

La présidente suppléante (Mme Champagne): Je donne la parole pour une brève question au député de Prince Albert (M. Hovdebo).

M. Hovdebo: Madame la présidente, j'aimerais avoir un éclaircissement. Le député a laissé entendre que notre parti avait sorti de leur contexte les remarques attribuées au ministre des Finances (M. Wilson) à l'époque où il était simplement le député d'Etobicoke-Centre. Le communiqué de presse est daté du 27 août 1984, et ne parle nullement d'aliénation. Le communiqué dit:

Nous créerons une société d'État séparée pour Canadair et de Havilland, ayant pour mission de développer le secteur aérospatial et non simplement de le contrôler financièrement. Cette société aura la responsabilité d'évoluer selon la stratégie aérospatiale, de sorte que Canadair et de Havilland deviennent commercialement rentables et continuent de l'être jusqu'au siècle prochain et au delà.

C'était un engagement pris le 27 août 1984 par l'actuel ministre des Finances.

La présidente suppléante (Mme Champagne): Le député de Sarnia—Lambton (M. James) pour une brève réponse.

M. James: Madame la Présidente, je vais tenter d'être bref, bien que la question ou la déclaration ait été plutôt longue. Lors des audiences du comité, le 16 janvier 1986 . . .

M. Hovdebo: Après les élections.

M. James: . . . le ministre d'alors disait:

Vous voudrez bien reconnaître, monsieur Cassidy, cette citation est tout à fait hors contexte. Elle entraine dans un discours beaucoup plus vaste, si vous voulez, de M. Wilson.

Puis un peu plus loin:

Non, monsieur Cassidy. Je dis simplement que votre citation est hors contexte et que M. Wilson disait, sans vouloir lui prêter des intentions—que si de Havilland et Canadair devaient rester la propriété de l'État, il serait préférable d'en faire une seule société plutôt que de les garder séparées.