

Canadair Limitée—Loi

Alors, il ne faut quand même pas se laisser leurrer par un paragraphe qui est aussi vague, et dès qu'on dit: «sous réserve de saines pratiques de gestion...», cela veut dire qu'il y a aura de la rationalisation dans l'entreprise et que, pour rendre l'entreprise plus profitable ou pour adapter les pratiques de gestion de la Canadair à celles de la Bombardier, éventuellement, on pourrait ne pas se gêner pour mettre des gens à pied. Or, à mon avis, ce qui est très important, c'est de garantir à ces 4 000 personnes qu'elles vont avoir du travail.

Le paragraphe contenu dans la déclaration d'intention constitue un engagement théorique à maintenir le niveau d'emploi, mais garde deux portes de sortie importantes: les changements cycliques et les saines pratiques de gestion. Cela veut dire que finalement, ce paragraphe ne garantit pas du tout que les 4 000 personnes qui travaillent à Canadair conserveront leur emploi.

Deuxièmement, il y a la question de la recherche et du développement. Nous, de ce côté de la Chambre, nous croyons que la recherche et le développement doivent rester dans la région de Montréal. Là encore, si on lit la déclaration d'intention, on se rend compte que tout n'est pas clair.

La ministre, pour sa part, a indiqué que Bombardier s'était engagé à maintenir les activités de fabrication ainsi que son siège social au Québec. C'est déjà beau. Cependant, on sait que dans ce domaine, l'endroit où se fait la recherche et le développement est également très important. Je vous réfère à la page 3 de la déclaration d'intention, et voici ce qu'on en dit:

L'actuelle capacité de recherche et développement de la Canadair sera accrue pour faire de la Canadair une véritable société de fabrication d'avions, capable de soutenir la concurrence exercée sur les marchés commerciaux et le marché du matériel de défense.

Mais on ne fait nullement état d'où et à quel endroit se feront ces activités de recherche et de développement. Il s'agit là d'un voeu pieux, d'une promesse vague, disant qu'on tentera d'augmenter la recherche et le développement, en se gardant bien sûr de donner des détails.

Une autre question que se posent les travailleurs de la Canadair qui passeront maintenant sous un nouvel employeur, c'est-à-dire Bombardier, c'est au sujet de la garantie concernant leur fonds de pension. Là encore, il y a quelque garanties en termes généraux dans la déclaration d'intention. On y trouve un texte de deux lignes seulement, à la page 2, l'article 5 qui dit ceci:

Les montants figurant actuellement dans les régimes de pension de la Canadair seront destinés uniquement aux employés de la Canadair.

C'est bien le moins auquel on pouvait s'attendre. Cependant, ce qu'on ne dit pas, et ce sur quoi on néglige de donner des détails, c'est de savoir si les employés de Canadair qui sont ainsi transférés sous la direction de Bombardier auront un plan de pension aussi généreux que celui qu'ils avaient dans le passé. C'est ce que les employés se demandent. Ils savent que les fonds vont être transférés à leur bénéfice, mais ils ne savent pas quelles seront les conditions du plan de pension et de quelle façon ils sont susceptibles d'être affectés lorsqu'ils prendront leur retraite. Ce sont là des questions que je pose à la ministre.

A tout événement, cela dit, je le répète, de ce côté-ci de la Chambre, nous nous assurerons que le projet de loi soit adopté rapidement. Nous souhaitons bonne chance à Bombardier qui vient de faire une acquisition importante. Nous espérons que la privatisation sera profitable à tous les intéressés, c'est-à-dire à

Bombardier, aux employés de Canadair, à l'aérospatiale en général au Canada, qu'elle sera profitable aussi aux résidents de la région de Montréal, qu'elle assurera de l'emploi pendant de nombreuses années, et, finalement, tous les Montréalais qui ont été durant des années fiers de Canadair comptent maintenant sur Bombardier-Canadair Incorporée, étant donné que ce sera le nom de la compagnie, pour continuer d'être un des principaux employeurs de la région et un des pivots de l'aérospatiale au Canada.

C'est à ces fins que nous souhaitons bonne chance au projet de loi C-25 ainsi qu'à Bombardier-Canadair Incorporée.

• (1150)

[Traduction]

M. Ian Waddell (Vancouver—Kingsway): Madame la Présidente, c'est avec grand plaisir que je prononce mon premier discours en tant que critique néo-démocrate de la privatisation. Je vois la ministre sourire de l'autre côté. Elle est la deuxième femme ministre dont je suis le critique dans ce Parlement, la première ayant été l'ancienne ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources. Selon les médias, elles deviennent toutes deux de plus en plus populaires. J'en suis particulièrement heureux. C'est toujours plus agréable d'être le critique d'une étoile qui monte que d'une étoile qui baisse. J'espère que l'étoile de la ministre continuera de monter parce que Dieu sait que le Cabinet a besoin d'au moins une ou deux étoiles montantes au milieu d'un groupe d'étoiles généralement déclinantes.

Je sais que la ministre doit partir bientôt, pour prononcer un discours. Je suppose qu'elle devra lire la fin de mon discours dans le harsard. La ministre est aussi responsable de la situation de la femme. Je me demandais justement si elle se rendait compte de ce qu'il y a d'ironique dans le fait que la Fonction publique et les sociétés d'État offrent généralement aux femmes de meilleures avantages sociaux et autres que les entreprises privées. Elle pourrait y penser et nous pourrions y revenir dans un autre débat. Elle pourrait se trouver en conflit d'intérêts.

Le Nouveau parti démocratique s'oppose à ce projet de loi pour trois raisons. En premier lieu, on l'a mis de l'avant pour des raisons idéologiques et non pour de bonnes raisons économiques. La stratégie originale des conservateurs concernant l'industrie aérospatiale était de fusionner de Havilland et Canadair en une seule société aérospatiale d'État géante. C'était en 1984. Maintenant, en 1986, on adopte la stratégie inverse, celle de la privatisation. Les conservateurs se sont convertis à une idéologie radicale de droite qui n'est pas conforme à la tradition canadienne.

En second lieu, il m'apparaît évident que la privatisation se fait sans but ni plan clair. Je dois dire à la ministre que son discours sur la privatisation n'était pas très fameux. J'espère qu'elle préparera mieux le prochain. Elle a dit beaucoup de belles paroles mais elle n'a donné aucune raison pour laquelle on devrait privatiser cette société d'État. Les Canadiens, sinon la Chambre des communes, ont certainement le droit de connaître les raisons pour lesquelles on vend ces sociétés d'État. Je signale à la ministre différentes politiques conservatrices qui ne semblent pas très logiques. Son gouvernement a fait dépenser 866 millions de dollars à Petro-Canada en 1985 pour acheter à Gulf Canada 1 800 stations-service et quatre raffineries.