

Canadair Limitée—Loi

• (1650)

En échange de ces 120 millions de dollars, Bombardier reçoit de 300 à 400 millions en technologie, 50 millions de subventions fédérales en janvier, plus 30 autres millions de dollars plus tard. La société bénéficiera d'un financement à l'exportation, dont le montant n'a pas encore été fixé. En outre, elle obtiendra le contrat de la défense de 1,7 milliard de dollars.

La société Bombardier n'a pas d'obligations financières à l'égard de la dette de Canadair ni des dettes impayées. En d'autres termes, elle est prête à profiter de la rentabilité de Canadair sans assumer aucune de ses dettes. Elle a également touché 20 millions de dollars de bénéfices en 1985 et 2,8 millions pour le 1^{er} trimestre de 1986. Ce n'est pas mal lorsqu'on considère ce prix d'achat de 120 millions de dollars et l'équivalent de 120 millions en redevances. Bombardier bénéficie de beaucoup d'avantages pour décharger le gouvernement de Canadair et servir d'exemple pour démontrer les avantages de la privatisation. Cette vente équivaut à un cadeau.

Je veux parler de l'aspect de ce marché entre Canadair et Bombardier qui présente le plus d'intérêt pour les gens de Winnipeg. Il s'agit de l'attribution du contrat d'entretien des CF-18, qui a soulevé bien des questions à Winnipeg. On se demande pourquoi le contrat a été accordé à la société Canadair de Montréal alors que Bristol Aerospace de Winnipeg est sortie gagnante du processus d'appel d'offres. Les 75 experts ministériels ont considéré que la soumission de Bristol était la meilleure et, en toute équité, le contrat aurait dû être accordé à Winnipeg.

Pourquoi a-t-on choisi Montréal? Le gouvernement a expliqué à la Chambre le jour où il a annoncé sa décision qu'il s'agissait d'un transfert de technologie. La décision s'est-elle fondée sur des raisons de développement régional et d'intérêt national, ou fait-elle partie du marché initial visant à graisser la patte à Bombardier pour qu'il achète Canadair?

Le gouvernement a déclaré que le contrat a été accordé à Canadair de Montréal parce que cette société peut effectuer le transfert de technologie. Malheureusement, cette raison a été invoquée comme une explication de dernière minute plutôt que comme un argument fondamental lorsque le processus d'appel d'offres pour le contrat a débuté. Cela jette des doutes sur le bien-fondé de cette explication quant à la raison pour laquelle le contrat a été accordé à Montréal.

Les offres que nous a présentées le gouvernement étaient très proches. Cependant, le gouvernement a invoqué cette raison pour donner le contrat à qui bon lui semblait. A mon avis, dans toute course, qu'elle oppose des soumissionnaires ou des athlètes, l'écart entre le gagnant et le perdant est souvent très mince lorsque les concurrents sont excellents. La société Bristol Aerospace de Winnipeg aurait dû décrocher le contrat puisqu'elle a présenté la meilleure soumission. Elle a cependant été évincée par l'argument de dernière minute du transfert technologique.

Comment expliquer autrement que le contrat ait été accordé à Canadair? L'a-t-il été pour des raisons de développement régional? Dans un commentaire qu'il faisait au premier ministre Pawley du Manitoba au sujet du développement régional, le premier ministre (M. Mulroney) a comparé la prospérité du

Manitoba et de Winnipeg à celle de l'Ontario. Selon lui, l'économie du Manitoba est tout aussi prospère que celle de l'Ontario. Si c'est ainsi qu'il conçoit la réalité de tous les jours dans une province pauvre comme le Manitoba, alors on peut comprendre qu'il ne se soucie guère des besoins du Manitoba en matière de développement régional.

La décision d'accorder le contrat à Canadair de Montréal était-elle fondée sur le critère de l'unité nationale? Pour ma part, cet argument est une arme à double tranchant. Les gens de l'ouest du Canada se méfient du gouvernement fédéral et font malheureusement de moins en moins confiance au processus politique. Cette décision a contribué à nourrir le cynisme qui règne dans l'Ouest. Si le gouvernement n'a pas tenu compte de ce critère lors de la vente de Canadair à Bombardier, il aurait dû le considérer plus attentivement par la suite et peut-être envisager la possibilité de partager le travail entre Montréal et Winnipeg en faisant réparer certains avions à Montréal et d'autres à Winnipeg. Puisqu'on fait déjà réparer le travail entre Canadiens au lieu de créer une opposition entre gagnants et perdants et nourrir le ressentiment de ceux qui ont l'impression d'être exclus du processus politique.

Il faut se rappeler que les gens de l'Ouest, qui ont fait élire le gouvernement, avaient l'impression qu'ils pourraient participer au processus politique.

Je conclus en disant que la vente de Canadair à Bombardier soulève de nombreuses questions. Le contrat des CF-18 faisait-il partie du marché initial, même si la chose n'a pas été rendue publique pour des raisons évidentes? Jusqu'à quel point a-t-on proposé un petit marché alléchant à Bombardier pour qu'il prenne le contrôle de Canadair? Pourquoi le gouvernement donne-t-il en cadeau une société rentable? Cette transaction qui a toute l'allure d'une liquidation est suspecte et il est temps que le gouvernement fasse toute la lumière à ce sujet et dépose les documents qui lui ont effectivement permis de conclure avec Bombardier un marché par lequel il lui faisait cadeau de Canadair.

Le président suppléant (M. Paproski): La Chambre est-elle prête à se prononcer?

M. Waddell: Je voudrais poser une question, monsieur le Président.

Le président suppléant (M. Paproski): Il y a des questions et des commentaires. Le député dispose d'une minute. S'il n'a pas terminé, il restera neuf minutes pour les questions et les commentaires la prochaine fois que le projet de loi sera mis en délibération. J'accorde 30 secondes au député de Vancouver—Kingsway pour poser une question.

M. Waddell: Merci, monsieur le Président. Le député peut répondre par oui ou non. A-t-il cité la partie de la déclaration au sujet des emplois où Bombardier s'engage à maintenir les emplois existants à Canadair, sous réserve des variations cycliques et de saines pratiques de gestion, et à mettre en oeuvre de nouveaux programmes et à offrir de nouvelles possibilités pour augmenter le nombre d'emplois à Canadair et chez ses fournisseurs? Reconnaît-il qu'il y a plus d'échappatoires dans cet engagement qu'il n'y paraît à première vue et qu'il n'offre pas réellement de bonnes garanties d'emploi aux travailleurs?