

*Canadair Limitée—Loi*

En effet, on se rappellera que l'administration libérale avait sauvé de la catastrophe la compagnie de Havilland et s'était portée acquéreur dans les années 1973 de cette compagnie pour sauver des milliers d'emplois dans cette industrie au Canada. Et, lorsque la même situation s'est reproduite à Montréal avec la compagnie Canadair, le gouvernement libéral de l'époque, soit en 1976, n'a pas hésité une seule seconde à intervenir pour conserver ces emplois rémunérateurs, ces emplois intéressants, à Montréal dans la compagnie Canadair.

A ce moment-là, nous avons pris une compagnie souffrante, mais je peux dire que les administrateurs de cette compagnie, et les travailleurs de cette compagnie en particulier, en ont fait une compagnie très florissante.

En effet, Canadair est devenue, sans aucun doute, la pierre angulaire de l'industrie aérospatiale du Québec et on peut dire qu'au cours des trois dernières années elle a connu des bénéfices nets de plusieurs millions de dollars.

Nous—contrairement aux conservateurs qui, à l'époque, et je le répète, dans les années 1970 et au début des années 1980, critiquaient constamment les efforts du gouvernement de l'époque, du gouvernement libéral, en vue de soutenir à la fois et de Havilland et Canadair—nous, dis-je, nous avons toujours cru en l'avenir de ces deux compagnies et, en particulier, de la Canadair. Et c'est pourquoi nous n'avons jamais hésité à investir des sommes importantes pour assurer que son développement se fasse sur une base solide.

Tout d'abord, je voudrais dire que de ce côté-ci de la Chambre nous sommes heureux—comme le disait le député de Saint-Jacques (M. Guilbault), le porte-parole de notre parti sur cette question—de la vente de Canadair à Bombardier. Canadair, moteur de l'aérospatiale au Québec deviendra propriété d'un autre géant de l'industrie québécoise et, de cela, nous ne pouvons que nous réjouir.

Nous sommes surtout heureux de constater que le gouvernement n'a pas répété les erreurs commises avec la vente de Havilland et il semble que, pour une fois, en vendant Canadair à une industrie canadienne, il a agi de façon à protéger les intérêts des Canadiens, plutôt que ceux de nos voisins du Sud.

Je suis certain que la compagnie Bombardier, qui est un pionnier dans le domaine du transport, pourra ainsi diversifier ses capacités et ses talents dans le domaine du transport en s'impliquant maintenant—après avoir été dans les motoneiges, dans les locomotives, dans les voitures tout terrain—dans les avions. Et je n'ai aucun doute que les individus qui dirigent cette compagnie ont la capacité de faire un succès de Canadair.

Cela dit, madame la Présidente, les louanges sont terminées. Malheureusement, je dois arrêter mes compliments ici. Parce qu'une fois de plus, dans la gestion de ce dossier, nous avons pu voir le gouvernement conservateur sous son véritable jour, c'est-à-dire, l'incompétence mariée à l'insouciance. Ce dossier est malheureusement rempli de points obscurs. Premièrement, pourquoi le gouvernement a-t-il donné des informations confidentielles à des concurrents? Deuxièmement pourquoi le gouvernement a-t-il vendu sans s'assurer de toutes les garanties nécessaires pour les fidèles employés de la Canadair qui travaillent depuis des dizaines d'années, dans certains cas vingt ans ou même plus? Comment se fait-il que le gouvernement ne s'est pas assuré à l'occasion de cette vente qu'il y avait sécurité

d'emploi complète pour ces gens? Troisièmement, pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas fait toute la lumière sur le prix de vente et sur les actifs qui ont été cédés à la Bombardier?

Il reste un point très obscur quant à cette transaction, savoir si l'acheteur a vraiment payé le prix qu'il devait payer pour cette compagnie.

Quatrièmement, pourquoi le contrat d'entretien des F-18 a-t-il été aussi mal mené par le gouvernement à l'occasion de cette décision qui donne l'impression malheureusement, dans plusieurs parties du pays, en tout cas chez les gens de la compagnie de Halifax et chez ceux de la compagnie de Winnipeg qui ont été leurrés dans un processus d'attribution de marché... et qui maintenant croient que la Bombardier a obtenu un cadeau du gouvernement avec l'octroi de ce marché? Pourquoi le gouvernement a-t-il si mal géré et administré cette attribution de marché des F-18? Voilà quatre questions qui demeurent sans réponse à mon avis et qui font que cette transaction et ce projet de loi n'ont pas toute la transparence et la clarté qu'ils devraient avoir.

Je voudrais retourner un peu en arrière, en fait, au mois d'octobre 1984, alors que dans l'un de ses premiers gestes, le gouvernement conservateur annonçait la mise aux enchères de la Canadair. Devant un tel empressement, immédiatement après la prise du pouvoir des conservateurs, nous nous serions attendus à une résolution rapide de ce dossier. Malheureusement, il n'en fut rien. En effet, de tergiversations en tergiversations, il a fallu plus de deux ans pour que le gouvernement dépose ce projet de loi qui concrétise la vente de la Canadair.

Or, regardons un peu quelles furent les conséquences d'abord de cet empressement idéologique au début des années de ce nouveau régime politique qui voulait coûte que coûte se départir de toutes les sociétés de la Couronne, à n'importe quel prix, dans n'importe quelle circonstance, à n'importe quelle condition. Le *leitmotiv* des conservateurs était: Débarrassons-nous des sociétés de la Couronne.

Mais ce qui est arrivé, c'est que malheureusement, l'affaire que l'on est convenu d'appeler l'Affaire Gulfstream a pris des proportions absolument effarantes pour les employés de la Canadair. En effet, la société américaine Gulfstream a demandé de visiter la Canadair. Or, il se trouve, pour ceux qui ne le savent pas, que la Gulfstream est la principale compagnie concurrente de la Canadair dans le marché des avions à réaction à turboréacteurs. Ses produits, le G-3 et le G-4, sont des concurrents directs du Challenger 601, fait par la compagnie Canadair. Et en réalité, ces deux compagnies, Gulfstream et Canadair, visent à peu près exactement la même clientèle.

Or, en mai 1985, estimant que la Gulfstream pourrait de cette façon obtenir trop facilement des informations jugées capitales, le conseil d'administration de la Canadair, à l'unanimité, s'oppose à divulguer à la Gulfstream des informations de nature confidentielle, tel que la liste des clients, les plans de marketing, l'orientation de recherche, les programmes de services à la clientèle, les projets d'avenir, enfin tout le plan capital d'une entreprise qui est en concurrence avec d'autres entreprises. Mais ce qui est absolument incroyable c'est que le gouvernement conservateur via la société mère de la Canadair, la Corporation de développement des investissements du Canada, a donné ordre au conseil d'administration de la Canadair de dévoiler toutes ces informations à sa compagnie concurrente à