

[Texte]

the company competing with other Canadian companies in the private sector with the large hand of government behind it?

All those things are taken into account when we are looking at companies to privatize. We do it one at a time. We are not rushing into this to just sort of sell off all the Crown assets. We are trying to determine all those things from the point of view of the local economy, the future of the company and the future of the employees. We are looking for a dynamic future and how all of this is best served.

In some companies there may be management changes, but I think I want to get back to the point I made about synergy. There is some good management in Canadair; there is another kind of expertise in Bombardier. I think the two together build a dynamic future for the Montreal region and for the industry.

Mr. Waddell: What is the other kind of expertise?

Mrs. McDougall: There is marketing expertise, financial back-up and regional synergism between different kinds of transport industries.

Mr. Waddell: What if things go bad again? There is financial back-up; the Government of Canada has financial back-up too. They were prepared to put \$2.2 billion in to keep this company going. What happens if times get bad again and they cannot sell all those Challenger jets?

Mrs. McDougall: It is not our expectation that times will go back to what they were. I think the technological development in Canadair has been quite considerable and the kind of future they have now is quite different than it was in 1976.

We as a government have never suggested Crown corporations do not or have not filled a useful purpose in this country. We have founded a few ourselves, but there is there is a time when it is better to take it out of the public sector and put it into the private sector. There is a time when it is not better. I have no particular—

Mr. Waddell: What my colleague and I do not—

Mrs. McDougall: —ideology.

Mr. Waddell: You have no particular ideology.

• 1620

The Chairman: Thank you, Mr. Waddell, your five minutes are now expired. Are there no other members from the government side with a question? Mr. Guilbault has asked for a small question.

M. Guilbault (Saint-Jacques): Oui, madame la présidente. Je veux m'adresser au ministre. Dans la déclaration d'intention, l'article 2 traite de l'aéroport de Cartierville, de certains terrains excédentaires vendus en même temps. L'article dit que le terrain qu'occupe l'aéroport de Cartierville sera vendu à la Canadair au prix du marché et que l'État conservera un droit

[Traduction]

commerciale. Quatrièmement, nous essayons de savoir si la société en question peut concurrencer d'autres sociétés canadiennes dans le secteur privé tout en étant soutenue par le gouvernement?

Nous tenons compte de tous ces facteurs individuellement lorsque nous envisageons la privatisation. Nous ne nous lançons pas tête baissée afin de vendre toutes les sociétés d'État. Nous envisageons ces différents aspects en tenant compte de l'économie locale, de l'avenir de la compagnie, celui de ses employés etc. Nous voulons faire en sorte que la société en question ait un avenir dynamique.

Dans certaines compagnies, il se peut qu'il y ait des changements au niveau de la gestion. Cependant j'aimerais revenir à ce que j'ai dit au sujet de la synergie. La gestion chez Canadair est bonne. Bombardier par contre peut offrir une certaine excellence également. Une fois les deux compagnies réunies, on peut entrevoir un avenir dynamique pour la région de Montréal et pour ce secteur industriel en particulier.

M. Waddell: De quelle autre compétence parlez-vous?

Mme McDougall: La compétence en matière de commercialisation, le contrefort financier, la synergie est distante dans cette région entre différentes industries travaillant dans le domaine du transport.

M. Waddell: Et que se passera-t-il si les choses vont mal une fois de plus. Vous parlez du contrefort financier. Le gouvernement canadien en dispose également. En effet, il a bien été prêt à un moment à injecter 2.2 milliards de dollars pour garder cette compagnie en vie. Que se passera-t-il si la situation se détériore et que l'on ne peut vendre tous les avions Challenger?

Mme McDougall: Nous n'entrevoions pas un retour au *statu quo ante*. Les développements technologiques de Canadair ont été considérables et son avenir est tout à fait différent de ce qu'il était en 1976.

Le gouvernement actuel ne prétend pas que les sociétés d'État n'ont pas ou n'avaient pas un rôle important à jouer pour notre pays. Nous en avons d'ailleurs créé quelques unes nous-mêmes, mais il existe un moment où il convient de transformer ces sociétés en sociétés privées et non plus publiques. Je n'ai pas particulièrement...

M. Waddell: Ce que mon collègue et moi-même ne...

Mme McDougall: D'idéologie.

M. Waddell: Vraiment.

La présidente: Merci monsieur Waddell, vos cinq minutes sont écoulées. Y a-t-il d'autres députés ministériels qui voudraient poser des questions? M. Guilbault voudrait poser une brève question.

Mr. Guilbault (Saint-Jacques): Yes, Madam Chairman. I would like to address my question to the Minister. In the declaration of intention, section 2 deals with the Cartierville airport and some surplus land sold at the same time. The document says that the land on which the Cartierville airport is built will be sold to Canadair at market value and that there