

[Texte]

The Chairman: The first questioner is Mr. Wilson.

Mr. Wilson: Thank you, Mr. Chairman. In Vote 6a, the reference to the loan guarantees for Canadair, there is a matter of principle here which I would like to get into and that is the basis on which these loan guarantees are made. If I could broaden this in a general way I would like to explore on what basis the government makes decisions on loan guarantees. As we are all very much aware, we are looking right down the pipe at a very substantial loan guarantee as far as Chrysler Canada is concerned and one of the things I think it is absolutely essential to understand beforehand is the basis on which the government enters into loan guarantees of this magnitude. You have \$150 million here for the Challenger; \$200 million to \$250 million is rumoured to be under discussion with regard to Chrysler. I think the experience we have seen with Canadair is that once we get our little toe in the water it is usually not the end. We usually will have further calls on the Treasury. What I would like to ask the Minister is if he would advise the Committee of the board criteria he is using to judge the merits of these loan guarantees, and particularly loan guarantees where there is a significant risk involved, as is the case with the Challenger and as is the case with the Chrysler decision. What criteria does he use making these decisions?

• 1000

Mr. Gray: First of all, Canadair is a company owned by the government and we are in close contact with the company about its plans. They have to satisfy us with respect to the need for the funds and the prospects for sale of the product. I will ask Mr. Quinn to supplement that, but I think it is obvious that these loan guarantees, which are in place already and the letters of comfort which will be replaced by long-term guarantees, represented a judgment taken not only by the previous Liberal government but also taken by the previous Conservative government, that this was a viable decision on a commercial basis and the sales figures of the Challenger, even before certification, support this.

If there is a decision to assist Chrysler with loan guarantees, I think I can indicate that this would be on the basis of an agreement setting out specific terms and conditions which I envisage would be made available to Parliament and the public. I do not think the situations are directly comparable because of the difference in ownership. But with respect to Chrysler, if there is a decision to support them with loan guarantees, there would be an agreement spelling out all the terms and conditions which, as I say, I envisage being publicly available.

Mr. Wilson: Just in broad terms, not getting into the specifics, what are these terms and conditions the government would seek to acquire from Chrysler?

Mr. Gray: I do not think I am in a position to speak in any fashion except in a very general one now and simply to allude to answers I have given in the House, talking about undertakings with respect to such matters as jobs and production. Obviously, there are the conditions with respect to security for

[Traduction]

Le président: M. Wilson sera le premier à poser des questions.

M. Wilson: Merci, monsieur le président. Dans le cadre du crédit 6a, relatif à la garantie de prêts pour Canadair, il y a une question de principes qui entre en jeu et dont je voudrais parler: c'est-à-dire, sur quelles bases on garantit ces prêts. Si je peux parler en termes plus généraux, je voudrais examiner la base sur laquelle le gouvernement prend des décisions quant aux garanties de prêts. Comme nous le savons tous, nous envisageons ici une garantie de prêts très considérable pour Chrysler Canada. Ce qu'il faut bien comprendre, au préalable, ce sont les conditions auxquelles le gouvernement consent des garanties de prêts d'une telle envergure. On prévoit 150 millions de dollars pour le Challenger et on parle de 200 à 250 millions de dollars pour Chrysler. Or, l'expérience de Canadair nous a appris que lorsqu'on commence avec ce genre de choses, on ne sait pas où cela s'arrête et habituellement le Trésor est sollicité ultérieurement. Le ministre pourrait-il dire au Comité sur quels critères généraux il se fonde pour juger ces garanties de prêts et surtout celles qui, comme dans le cas de Chrysler et du Challenger, comportent des risques importants. Sur quel critère a-t-il basé sa décision?

M. Gray: Tout d'abord, Canadair est une compagnie gouvernementale dont nous connaissons très bien les programmes, lesquels doivent répondre à nos critères sur le plan des besoins en fonds et des perspectives de vente du produit. M. Quinn aura peut-être une observation à présenter à ce sujet, mais je pense qu'il est clair que les garanties de prêts déjà consenties et les lettres d'accord qui seront remplacées par des garanties à long terme montrent bien que la décision du gouvernement libéral, puis des conservateurs, était viable d'un point de vue commercial et d'ailleurs, les ventes du Challenger, même avant l'homologation, en témoignent.

Si l'on consent des garanties de prêts à la société Chrysler, on concluera une entente en définissant les conditions précises, entente qui sera présentée au Parlement et au grand public. A mon avis, les deux situations ne sont pas exactement comparables étant donné les différences relatives aux conditions de propriété. Maintenant, si l'on désire d'accorder des garanties de prêts à Chrysler, je suppose que l'accord en établissant les modalités sera rendu public.

M. Wilson: Sans entrer dans les détails, pourriez-vous nous dire quels seraient les engagements que le gouvernement essaierait d'obtenir de la société Chrysler?

M. Gray: Ma réponse sera très générale et je me bornerai à reprendre les réponses que j'ai données à la Chambre: il s'agit des engagements relatifs à l'emploi et à la production. Évidemment, il faut aussi mentionner les conditions relatives à la sécurité des garanties fournies par le gouvernement aux pré-