

Canadair Limitée—Loi

capital. De plus, au prix d'achat initial de 46 millions de dollars s'ajoutent les 120 millions de dollars de subventions du Programme de productivité de l'industrie de défense.

Nous voulons d'abord et avant tout assurer le meilleur milieu de travail possible et la sécurité d'emploi aux travailleurs de Canadair. C'est là notre but premier et primordial. Ni la fermeture de Canadair ni l'injection soutenue des fonds gouvernementaux limités ne nous permettraient d'assurer la sécurité d'emploi ou l'expansion de l'entreprise. Ce qu'il lui faut, c'est la discipline financière, la direction experte et les compétences en commercialisation sur les marchés internationaux de Bombardier. C'est ainsi que l'on assurera la sécurité et la stabilité pour Canadair et ses employés. Les députés doivent se rappeler qu'il a toujours été prévu de revendre Canadair et de Havilland au secteur privé. L'ancien premier ministre Trudeau avait envisagé la privatisation. Pendant la campagne électorale, le très honorable chef de l'opposition (M. Turner) citait Canadair et de Havilland comme exemples d'ingérence néfaste du gouvernement dans des domaines où le secteur privé dispose de beaucoup d'expérience et où il peut prendre des initiatives. Après la fin de semaine dernière, il souhaiterait peut-être ne jamais l'avoir déclaré.

Nous devons reconnaître que la vente de Canadair à Bombardier constitue la meilleure solution aux problèmes de l'entreprise. Sous la direction expérimentée de Bombardier, Canadair aura toutes les chances de devenir un fabricant de matériel aérospatial de premier plan.

Cette vente s'accompagne également de grands avantages pour le pays. Bombardier s'est engagé à accorder à Canadair l'exclusivité mondiale pour ses principaux produits. Cet engagement prend une valeur inestimable pour l'acquisition d'une expertise canadienne solide en aérospatiale. Par ailleurs, Bombardier veillera à assurer le maximum de contenu canadien dans tous les produits actuels et futurs de Canadair.

L'injection de nouveaux capitaux dans Canadair et l'apport d'une nouvelle expérience favoriseront la recherche et le développement qui en feront une entreprise aéronautique intégrée en mesure de participer aux grands projets commerciaux et de défense du Canada et des autres pays. Cette vente illustre parfaitement bien la volonté du gouvernement du Canada de travailler en étroite collaboration avec le secteur privé pour l'amélioration de la vie et la sécurité de tous les Canadiens.

En terminant, j'aimerais attirer l'attention de la Chambre sur une déclaration faite plus tôt aujourd'hui par le député de Vancouver—Kingsway (M. Waddell). Il a mentionné que le député d'Etobicoke-Centre (M. Wilson), qui est aujourd'hui ministre des Finances, avait déclaré en 1984 que le gouvernement allait créer une société d'État indépendante pour Canadair et de Havilland, une société qui aurait pour mandat de développer l'industrie aéronautique. Le député semble avoir cité cette déclaration hors contexte, comme cela s'est produit le 16 janvier 1986 à une séance du comité du développement régional, lorsque la même déclaration a été citée hors contexte par un autre député néo-démocrate. En 1984, le député d'Etobicoke-Centre avait dit en substance qu'il y aurait une meilleure façon de gérer les sociétés de Havilland et Canadair si elles devaient demeurer la propriété du gouvernement; il n'a pas dit qu'elles allaient demeurer la propriété du gouverne-

• (1610)

M. Keeper: Madame la Présidente, j'ai une question à poser au représentant en tant que député ministériel. C'est une question que beaucoup de Manitobains se posent. Est-ce que l'octroi par son gouvernement du contrat des CF-18 à Canadair ne faisait pas partie du marché original pour la vente de Canadair à Bombardier? Autrement dit, s'est-on servi du contrat des CF-18 pour assurer le succès de la politique gouvernementale en matière de privatisation? Sinon, comment le député explique-t-il l'octroi du contrat des CF-18 à Canadair, surtout que la *Bristol Aerospace*, de Winnipeg, était le plus bas soumissionnaire et avait accès à une technologie de quelque 30 millions de dollars qui semble faire défaut à Canadair pour remplir ce contrat? Voici que Canadair publie des offres d'emploi à l'étranger pour se trouver des ingénieurs. Ce que je voudrais savoir du député, qui fait partie du gouvernement, c'est si le contrat des CF-18 faisait partie du marché original pour vendre Canadair à Bombardier. S'il nous assure que non, le gouvernement déposera-t-il alors tous les documents entourant la vente initiale pour que les observateurs impartiaux puissent l'évaluer afin de voir si le contrat d'entretien du CF-18 en faisait partie?

M. James: Madame la Présidente, en réponse à la question du député de Winnipeg-Nord-Centre (M. Keeper), rappelons que le contrat d'entretien du CF-18, comme il le sait lui-même, n'avait absolument rien à voir avec l'annonce de la vente de Canadair à Bombardier.

Le député n'en a pas parlé, mais la société Bombardier a offert de verser des redevances lorsqu'elle a soumissionné pour l'achat de Canadair. Cette offre a été rejetée, et le gouvernement a déclaré publiquement qu'il n'en tenait pas compte et qu'il n'en tiendrait pas compte non plus. Aucune promesse n'a été faite à Bombardier. Je ne crois pas que l'on ait fait de déclarations spontanées à cet effet. Nous savons tous pourquoi une telle question est soulevée, mais c'est bien ce qui s'est passé, et personne n'a fait de déclaration objective qui porte à croire le contraire. J'espère avoir répondu à la question du député.

M. Johnston: Madame la Présidente, je voudrais poser une question sur un sujet que j'ai abordé tout à l'heure au cours d'une courte intervention. Le député considère-t-il qu'un gouvernement devrait normalement assumer les coûts de l'assurance responsabilité liée à un produit pour le compte de fabricants canadiens qui trouvent peu pratique ou très ennuyeux de se procurer une telle assurance sur le marché? Le député ne doit pas oublier que dans le cadre de ce contrat, tel que je l'entends, le gouvernement du Canada, ou l'État, assumera la responsabilité du produit, sur une base régressive, pendant une période de 15 ans, et que cette responsabilité pourrait embrasser les nouveaux produits commandés par les nouveaux propriétaires de Canadair, c'est-à-dire ceux qui ne sont pas fabriqués actuellement par cette société et qui sont forcés de nouveaux produits. Le député pourrait-il nous dire s'il trouve, généralement parlant, que c'est la réponse que le gouvernement doit donner au secteur de la fabrication et, en l'occurrence, comment justifie-t-il l'inclusion d'une telle clause dans ce contrat?