

*Canadair Limitée—Loi*

santé que le gouvernement retourne dans le secteur privé. C'est une compagnie qui a réussi à rester en bonne santé en dépit, à mon avis, de certaines erreurs du gouvernement.

Le processus de privatisation qui, comme je le disais tantôt, a duré trop longtemps a aussi permis la visite par des acheteurs éventuels des installations de Canadair et aussi l'accès à plusieurs renseignements considérés comme «sensibles» sur le plan commercial. Même certaines maisons telles que Gulfstream ont écrit à des acheteurs éventuels du *Challenger* faisant valoir qu'il y avait une incertitude à cause de la privatisation qui durait trop longtemps et tentant ainsi de prendre avantage de cette situation.

Je voudrais citer, madame la Présidente, un mémoire que j'ai en main ici et qui origine de la Gulfstream Aerospace Corporation dont le bureau est à Savannah, en Georgie, aux États-Unis. M. H.L. Humble écrivait à Mel Simon & Associates le 23 juillet 1985 ce qui suit:

*[Traduction]*

Étant donné vos activités d'investissement, je dois vous demander si l'achat imminent du CL-601 de Canadair est vraiment à votre avantage? Il est de notoriété publique que la CDIC prévoit vendre Canadair. Une fois cette vente réalisée, à qui vous adresserez-vous pour le service? Et que dire des pièces de rechange? Et quels seront à long terme les effets de cette vente sur vos investissements dans cet appareil?

Nous pouvons dès maintenant vous offrir le nouveau Gulfstream III et plus tard le Gulfstream IV en sachant qui sera là pour soutenir votre investissement.

Je cite cette note pour expliquer que Gulfstream et d'autres ont eu accès à des documents confidentiels sur les activités de Canadair, et qu'ils ont par la suite utilisé ces renseignements à leur avantage et au détriment des travailleurs et de la technologie du Canada. On se demande comment Canadair a réussi à survivre et à réaliser des profits en 1984-1985 en dépit du fait que des compétiteurs avaient accès à des renseignements internes qu'ils se sont efforcés d'utiliser à leur avantage.

• (1140)

*[Français]*

En mai 1985, estimant que Gulfstream pourrait de cette façon obtenir trop facilement des informations jugées capitales, le conseil d'administration de Canadair, à l'unanimité, s'opposait à divulguer à Gulfstream des informations de nature confidentielle telles que des listes de clients, des plans de marketing, des orientations de recherche, des programmes de services à la clientèle, ses projets d'avenir, enfin plusieurs renseignements qu'on ne veut jamais divulguer quand on a affaire à des concurrents.

Toutefois, c'est la CDIC, de Toronto, qui rejette les objections de Canadair, qui oblige Canadair à dévoiler toutes ces informations à sa concurrente Gulfstream. Forte de ces informations, Gulfstream s'empresse dès juillet de faire parvenir à des clients de Canadair un télégramme préjudiciable, que je citais tantôt en anglais, et dans lequel on prétend que Canadair ne pourra pas offrir un appui du service sur ses produits et des pièces détachées.

Même la presse torontoise, madame la Présidente, qui habituellement ne se porte pas à la défense des maisons commerciales de Montréal, même la presse torontoise dénonçait cet état de choses. Mais la CDIC forçait à nouveau Canadair une deuxième et une troisième fois à recevoir les experts de Gulfstream et ce, aussi récemment qu'en août 1985. Et, finalement,

on connaît le reste, après s'être gavée d'informations stratégiques sur Canadair, Gulfstream, confirmait ainsi les craintes du conseil d'administration de Canadair, et, finalement, annonçait, le 4 octobre dernier, d'une façon à peu près méprisante qu'elle renonçait à acquérir Canadair. Bien sûr ce n'est pas l'acquisition de Canadair qui intéressait Gulfstream, c'était d'obtenir des informations commerciales intéressantes qu'elle pouvait utiliser à son propre avantage.

Pour en revenir à la déclaration d'intention même qui a été signée entre la Canadair et la Bombardier, même là tout n'est pas parfait.

Madame la Présidente, je me permets de vous reporter au mandat qu'avait eu la maison Salomon Brothers d'étudier cette entente et de formuler des observations sur le projet de vente. On avait demandé en particulier à la Salomon Brothers, premièrement, de faire des commentaires sur le processus utilisé par l'État et ses conseillers externes pour vendre la société Canadair; deuxièmement, d'exprimer des observations sur la pertinence de l'évaluation par l'État des deux offres reçues par la CDIC.

Une chose qui est inquiétante, c'est qu'une erreur qui avait été commise dans l'acquisition de la de Havilland a été commise une fois encore. Une fois de plus, le public canadien va être responsable des augmentations possibles de primes d'assurance que la Bombardier-Canadair Incorporée pourrait avoir à payer.

Au fait, le rapport de la Salomon Brothers dit ceci:

La seule disposition importante de la déclaration d'intention qui ne sert pas les objectifs de l'État et n'est pas conforme à la pratique commerciale habituelle est celle qui prévoit le partage des risques au cas où il serait «économiquement impossible d'obtenir de l'assurance». Le principe général de cette disposition découle du précédent établi dans la transaction portant sur la de Havilland. Dans cette dernière transaction, l'État devait assumer une partie des hausses des frais d'assurance, même si la de Havilland avait les moyens de les payer. Dans le cas présent, la responsabilité de l'État est engagée s'il devient impossible d'obtenir de l'assurance à des coûts économiquement réalistes.

Je ne vois pas pourquoi, si l'État vend une société profitable, tel que je l'ai démontré tantôt, les contribuables canadiens seraient appelés à payer des hausses de primes d'assurance qui devraient, dorénavant, être assumées par la Bombardier qui vient de faire l'acquisition de la Canadair.

Madame la Présidente, la société Canadair est l'un des principaux employeurs de la région de Montréal, il y a 4 000 ouvriers qui y travaillent présentement. Et j'ai certaines questions, par votre entremise, à poser au gouvernement, à la ministre responsable de piloter ce projet de loi.

Tout d'abord, il y a la question des emplois, les travailleurs s'inquiètent, soit 4 000 travailleurs, à savoir s'ils conserveront leurs emplois. La ministre a passé très vaguement tantôt sur le sujet en disant que les objectifs de la privatisation étaient entre autres de sécuriser les emplois. Cependant, elle nous a donné très peu de détails. Si on regarde la déclaration d'intentions de l'article 7, à la page 4 de la déclaration d'intention, on se rend compte qu'il y a là une porte ouverte à mettre des gens à pied. Je cite ce court paragraphe dans la déclaration d'intention et qui est écrit comme il suit:

La Bombardier s'est engagée à maintenir les niveaux d'emploi existants à la Canadair, sous réserve des changements cycliques et de saines pratiques de gestion, et poursuivra de nouveaux programmes et possibilités pour que le niveau d'emploi, à la Canadair et chez les fournisseurs, s'accroisse.