

CANADA

H. OF C.

BILL C-25

C. DES C.

PROJET DE
LOI C-25

1986

DEC. 15 - 16
15 - 16 DÉC.

Nb. 1

J
103
H7
33-2
C26
A1
no.1



J
103
H7
33-2
C26
A1
no. 1

LIBRARY OF PARLIAMENT

MAY 05 2011

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT



HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 1

Édition n° 1

Monday, December 15, 1986

Le lundi 15 décembre 1986

Tuesday, December 16, 1986

Le mardi 16 décembre 1986

Chairman: Leo Bourque

Président: Leo Bourque

Report of Proceedings and Evidence of the Legislative Committee

Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif

BILL C-25

PROJET DE LOI C-25

An Act to authorize the directors of Canadian Limited and to provide for other matters in connection therewith

Loi autorisant la Régénération de Canadian Limited et prévoyant des autres choses

RESPECTING

CONCERNANT

Order of Reference

Ordre de renvoi

INCLUDING

Y COMPRIS

The Report to the House

Le Rapport à la Chambre

APPEARING

COMPARAIT

The Honourable Barbara McDougall,
Minister of State (Privatization)

L'honorable Barbara McDougall,
Ministre d'État (Privatization)

WITNESSES

TÉMOINS

The Clerk

Le Secrétaire

Printed in Canada by the Queen's Printer

Imprimé au Canada par l'imprimeur de la Reine



HOUSE OF COMMONS

Issue No. 1

Monday, December 15, 1986
Tuesday, December 16, 1986

Chairman: Lise Bourgault

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 1

Le lundi 15 décembre 1986
Le mardi 16 décembre 1986

Présidente: Lise Bourgault

Minutes of Proceedings and Evidence of the Legislative Committee on

BILL C-25

An Act to authorize the divestiture of Canadair Limited and to provide for other matters in connection therewith

Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le

PROJET DE LOI C-25

Loi autorisant l'aliénation de Canadair Limitée et prévoyant des mesures connexes

RESPECTING:

Order of Reference

INCLUDING:

The Report to the House

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

Y COMPRIS:

Le Rapport à la Chambre

APPEARING:

The Honourable Barbara McDougall,
Minister of State (Privatization)

WITNESSES:

(See back cover)

COMPARAÎT:

L'honorable Barbara McDougall,
Ministre d'État (Privatisation)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-third Parliament, 1986

Deuxième session de la trente-troisième législature, 1986

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-25

Chairman: Lise Bourgault

MEMBERS

Bob Brisco
Gabriel Fontaine
Jacques Guilbault
Jean-Guy Guilbault

(Quorum 4)

Charles Robert

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 94(5)

On Monday, December 15, 1986:

Murray Cardiff replaced Barbara Sparrow;
Stan Darling replaced Bob Brisco;
Barbara Sparrow replaced Murray Cardiff;
Bob Brisco replaced Stan Darling.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-25

Présidente: Lise Bourgault

MEMBRES

Robert Layton
Barbara Sparrow
Ian Waddell—(7)

(Quorum 4)

Le greffier du Comité

Charles Robert

Conformément à l'article 94(5) du Règlement

Le lundi 15 décembre 1986:

Murray Cardiff remplace Barbara Sparrow;
Stan Darling remplace Bob Brisco;
Barbara Sparrow remplace Murray Cardiff;
Bob Brisco remplace Stan Darling.

ORDERS OF REFERENCE

Thursday, November 20, 1986

ORDERED,—That the following Members do compose the Legislative Committee on Bill C-25, An Act to authorize the divestiture of Canadair Limited and to provide for other matters in connection therewith:

Members

- Brisco
- Fontaine
- Guilbault (Saint-Jacques)
- Guilbault (Drummond)
- Layton
- Sparrow
- Waddell—(7)

ATTEST

Thursday, December 11, 1986

ORDERED,—That Bill C-25, An Act to authorize the divestiture of Canadair Limited and to provide for other matters in connection therewith, be referred to a Legislative Committee.

ATTEST

MICHAEL B. KIRBY

For the Clerk of the House of Commons

ORDRES DE RENVOI

Le jeudi 20 novembre 1986

IL EST ORDONNÉ,—Que le Comité législatif sur le projet de loi C-25, Loi autorisant l'aliénation de Canadair Limitée et prévoyant des mesures connexes, soit composé des députés dont les noms suivent:

Membres

- Brisco
- Fontaine
- Guilbault (Saint-Jacques)
- Guilbault (Drummond)
- Layton
- Sparrow
- Waddell—(7)

ATTESTÉ

Le jeudi 11 décembre 1986

IL EST ORDONNÉ,—Que le projet de loi C-25, Loi autorisant l'aliénation de Canadair Limitée et prévoyant des mesures connexes, soit déféré à un Comité législatif.

ATTESTÉ

Pour le Greffier de la Chambre des communes

MICHAEL B. KIRBY

REPORT TO THE HOUSE

Wednesday, December 17, 1986

The Legislative Committee on Bill C-25, An Act authorizing the divestiture of Canadair Limited and to provide for other matters in connection therewith, has the honour to report the Bill to the House.

In accordance with its Order of Reference of Thursday, December 11, 1986, your Committee has considered Bill C-25 and has agreed to report it without amendment.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issue No. 1, which includes this report*) is tabled.

Respectfully submitted,

LISE BOURGAULT,

Chairman.

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le mercredi 17 décembre 1986

Le Comité législatif sur le projet de loi C-25, Loi autorisant l'aliénation de Canadair Limitée et prévoyant des mesures connexes, a l'honneur de rapporter le projet de loi à la Chambre.

Conformément à son ordre de renvoi du jeudi 11 décembre 1986, votre Comité a étudié le projet de loi C-25 et a convenu d'en faire rapport sans modification.

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages relatifs à ce projet de loi (*fascicule n° 1, qui comprend ce rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,

La présidente,

LISE BOURGAULT.

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, DECEMBER 15, 1986

(1)

[Text]

The Legislative Committee on Bill C-25, An Act to authorize the divestiture of Canadair Limited and to provide for other matters in connection therewith, met at 3:35 o'clock p.m. this day, for the purpose of organization.

Members of the Committee present: Murray Cardiff, Stan Darling, Jacques Guilbault, Robert Layton and Ian Waddell.

Other Member present: Bob Brisco.

Lise Bourgault announced her appointment as Chairman of the Committee pursuant to Standing Order 93(2).

The Committee proceeded to consider its Order of Reference, dated Thursday, December 11, 1986, which reads as follows:

ORDERED,—That Bill C-25, An Act to authorize the divestiture of Canadair Limited and to provide for other matters in connection therewith, be referred to a legislative committee.

On motion of Robert Layton, it was agreed,—That the Committee print the number of copies of its Minutes of Proceedings and Evidence established by the Board of Internal Economy.

On motion of Jacques Guilbault, it was agreed,—That the Chairman be authorized to hold meetings in order to receive evidence and authorize its printing when a quorum is not present, provided that 3 members are present including the Chairman and, in the absence of the Chairman, the person designated to be Chairman of the Committee.

On motion of Robert Layton, it was agreed,—That, during the questioning of witnesses, 10 minutes be allocated to the first questioner from each Party and, thereafter, 5 minutes to other members of the Committee.

On motion of Stan Darling, it was agreed,—That, at the discretion of the Chairman, reasonable travelling and living expenses be reimbursed to witnesses invited to appear before the Committee.

On motion of Jacques Guilbault, it was agreed,—That the Minister of State (Privatization) and various other witnesses be invited to appear before the Committee at 3:30 o'clock p.m. on Tuesday, December 16, 1986 and that Bill C-25, An Act to authorize the divestiture of Canadair Limited and to provide for other matters in relation therewith, be reported to the House of Commons on Wednesday, December 17, 1986.

At 3:55 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, DECEMBER 16, 1986

(2)

The Legislative Committee on Bill C-25, An Act to authorize the divestiture of Canadair Limited and to provide

PROCÈS-VERBAUX

LE LUNDI 15 DÉCEMBRE 1986

(1)

[Traduction]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-25, Loi autorisant l'aliénation de Canadair Limitée et prévoyant des mesures connexes, tient, aujourd'hui à 15 h 35, sa séance d'organisation.

Membres du Comité présents: Murray Cardiff, Stan Darling, Jacques Guilbault, Robert Layton et Ian Waddell.

Autre député présent: Bob Brisco.

Lise Bourgault annonce sa propre nomination à la présidence du Comité, conformément aux dispositions de l'article 93(2) du Règlement.

Le Comité entreprend d'étudier son ordre de renvoi du jeudi 11 décembre 1986, libellé en ces termes:

IL EST ORDONNÉ,—Que le projet de loi C-25, Loi autorisant l'aliénation de Canadair Limitée et prévoyant des mesures connexes, soit déferé à un Comité législatif.

Sur motion de Robert Layton, il est convenu,—Que le Comité fasse imprimer le nombre d'exemplaires de ses Procès-verbaux et témoignages que le Bureau de régie interne a établi.

Sur motion de Jacques Guilbault, il est convenu,—Que le président soit autorisé à tenir des réunions pour recevoir des témoignages et en permettre la publication en l'absence du quorum, pour peu que trois membres soient présents, dont le président et, en son absence, son suppléant.

Sur motion de Robert Layton, il est convenu,—Qu'en ce qui concerne l'interrogatoire des témoins 10 minutes soient allouées au premier intervenant de chacun des partis et, par la suite, cinq minutes aux autres membres du Comité.

Sur motion de Stan Darling, il est convenu,—Que, à la discrétion du président, les témoins invités à se présenter devant le Comité soient remboursés des frais de déplacement et de séjour jugés raisonnables.

Sur motion de Jacques Guilbault, il est convenu,—Que le ministre d'État (Privatisation) et divers autres témoins soient invités à se présenter devant le Comité, le mardi 16 octobre 1986, à 15 h 30; et que le projet de loi C-25, Loi autorisant l'aliénation de Canadair Limitée et prévoyant des mesures connexes, soit reporté à la Chambre des communes, le mercredi 17 décembre 1986.

À 15 h 55, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidente.

LE MARDI 16 DÉCEMBRE 1986

(2)

Le Comité législatif sur le projet de loi C-25, Loi autorisant l'aliénation de Canadair Limitée et prévoyant des mesures

for other matters in connection therewith, met at 3:35 o'clock p.m. this day, the Chairman, Lise Bourgault, presiding.

Members of the Committee present: Bob Brisco, Gabriel Fontaine, Jacques Guilbault, Robert Layton, Barbara Sparrow and Ian Waddell.

Other Member present: Steven Langdon.

Appearing: The Honourable Barbara McDougall, Minister of State (Privatization).

Witnesses: From the Canada Development Investment Corporation (C.D.I.C.): Michael Carter, Executive Vice-President. *From Burns Fry Ltd.:* John McNaughton, Managing Director of Mergers and Acquisitions. *From the Department of Regional Industrial Expansion:* Peter Sagar, Special Projects Officer, Aerospace Directorate. *From Woods Gordon:* Barry Olivella, Partner, Merger and Acquisitions Services. *From Canadair Limited:* Don Lowe, President and Chief Executive Officer. *From Bombardier Incorporated:* Laurent Beaudoin, Chairman and Chief Executive Officer.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Thursday, December 11, 1986, concerning Bill C-25, An Act to authorize the divestiture of Canadair Limited and to provide for other matters in connection therewith. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Monday, December 15, 1986, Issue No. 1.*)

The Chairman called Clause 1.

The Minister of State (Privatization) made a statement and, with witnesses from C.D.I.C., Burns Fry and the Department of Regional Industrial Expansion, answered questions.

The Chairman of Bombardier Incorporated made a statement and, with the President of Canadair Limited, answered questions.

On motion of Jacques Guilbault, it was agreed,—That the submission entitled *Brief of the International Association of Machinists and Aerospace Workers, Avionics Lodge 712, regarding the purchase of Canadair Ltd. by Bombardier Inc.* be received.

Clause 1 was allowed to stand.

Clauses 2 to 9 inclusive carried.

Clause 1 carried.

The Title carried.

The Bill carried.

Ordered,—That the Chairman do report the Bill to the House.

At 5:40 o'clock p.m., the Committee adjourned.

Charles Robert

Clerk of the Committee

connexes, se réunit, aujourd'hui à 15 h 35, sous la présidence de Lise Bourgault, (*présidente*).

Membres du Comité présents: Bob Brisco, Gabriel Fontaine, Jacques Guilbault, Robert Layton, Barbara Sparrow et Ian Waddell.

Autre député présent: Steven Langdon.

Comparait: L'honorable Barbara McDougall, ministre d'État (Privatisation).

Témoins: De la Corporation de développement des investissements du Canada: Michael Carter, vice-président exécutif. *De la société Burns Fry Ltée:* John McNaughton, Administrateur-chef de la direction des acquisitions et fusions. *Du ministère de l'Expansion industrielle régionale:* Peter Sagar, agent de projets spéciaux, Direction de l'aérospatiale. *De la firme Woods Gordon:* Barry Olivella, partenaire, Services des acquisitions et fusions. *De Canadair Limitée:* Don Lowe, président-directeur général. *De la société Bombardier Incorporée:* Laurent Beaudoin, président-directeur général.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du jeudi 11 décembre 1986 relatif au projet de loi C-25, Loi autorisant l'alinéation de Canadair Limitée et prévoyant des mesures connexes. (*Voir Procès-verbaux et témoignages du lundi 15 décembre 1986, fascicule n° 1.*)

Le président met en délibération l'article 1.

Le Ministre d'État (Privatisation) fait une déclaration, puis lui-même et les témoins de la C.D.I.C., de la société Burns Fry et du ministère de l'Expansion industrielle régionale répondent aux questions.

Le président de la firme Bombardier Incorporée fait une déclaration, puis lui-même et le président de Canadair Limitée répondent aux questions.

Sur motion de Jacques Guilbault, il est convenu,—Que le document intitulé *Brief of the International Association of Machinists and Aerospace Workers, Avionics Lodge 712, regarding the purchase of Canadair Ltd., by Bombardier Inc.* soit agréé.

L'article 1 est réservé.

Les articles 2 à 9 inclusivement sont adoptés.

L'article 1 est adopté.

Le titre est adopté.

Le projet de loi est adopté.

Il est ordonné,—Que le président fasse rapport, à la Chambre, du projet de loi.

À 17 h 40, le Comité lève la séance.

Le greffier du Comité

Charles Robert

EVIDENCE*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Monday, December 15, 1986

• 1533

La présidente: À l'ordre!

Je voudrais vous dire en premier lieu que je suis très heureuse de présider le Comité législatif sur le projet de loi C-25.

Je vous lis l'ordre de renvoi:

Il est ordonné que le projet de loi C-25, Loi autorisant l'aliénation de Canadair Limitée et prévoyant des mesures connexes, soit déferé à un comité législatif.

Et voici la lettre que m'a adressée l'honorable John A. Fraser, Président de la Chambre des communes:

Conformément à l'article 93(2) du Règlement, il me fait plaisir de confirmer votre nomination à la présidence du Comité législatif sur le projet de loi C-25, Loi autorisant l'aliénation de Canadair Limitée et prévoyant des mesures connexes.

Nous devons adopter une motion concernant l'impression des procès-verbaux et témoignages.

M. Layton: Je propose cette motion, madame la présidente.

La présidente: Il est donc proposé par M. Robert Layton que le Comité fasse imprimer le nombre d'exemplaires de ses procès-verbaux et témoignages que le Bureau de la régie interne a établi, c'est-à-dire 750 exemplaires pour les comités législatifs.

La motion est adoptée

La présidente: Si vous le voulez bien, nous discuterons du paragraphe 6 avant de discuter de la question du Sous-comité du programme et de la procédure. D'ailleurs, il ne sera peut-être pas nécessaire de former un Sous-comité du programme et de la procédure.

Nous devons adopter une motion autorisant le Comité à entendre des témoignages avec un quorum restreint. On dit que le quorum requis pour adopter des motions est de quatre. Le Comité désire-t-il que nous puissions entendre les témoignages à trois, par exemple? Faut-il absolument un membre de l'opposition? Je vous pose la question. Je suis entre les mains du Comité.

• 1535

M. Layton: Nous n'avons pas besoin d'un sous-comité?

M. Guilbault (Saint-Jacques): Madame la présidente, si je ne me trompe pas, le quorum de quatre nécessaire à l'adoption des motions suffirait aussi pour l'étude article par article. Je trouve qu'il est déjà assez réduit et qu'il ne faudrait pas le diminuer davantage pour l'audition des témoins. J'imagine qu'au moins trois députés en plus de la présidente auront la politesse de venir entendre ceux qui se seront déplacés.

M. Layton: D'accord.

TÉMOIGNAGES*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le lundi 15 décembre 1986

The Chairman: Order, please.

First of all, I would like to tell you that I am very happy to chair the legislative committee on Bill C-25.

I will read you the order of reference:

Ordered that Bill C-25, an act to authorize the divestiture of Canadair Limited and to provide for other matters in connection therewith, be referred to a legislative committee.

This is the letter that the Hon. John A. Fraser, Speaker of the House of Commons, sent to me:

In accordance with section 93(2) of the Standing Orders, I am pleased to confirm your appointment as chairman of the legislative committee on Bill C-25, an act to authorize the divestiture of Canadair Limited and to provide for other matters in connection therewith.

We have to pass a motion to print the minutes of proceedings and evidence.

Mr. Layton: I move the motion, Madam Chairman.

The Chairman: Moved by Mr. Robert Layton that the committee print the number of copies of its minutes of proceedings and evidence established by the Board of Internal Economy, namely, 750 copies for legislative committees.

The motion is carried

The Chairman: If you agree, we will discuss paragraph 6 before discussing the matter of a subcommittee on agenda and procedure. In fact, perhaps it is not necessary to form a subcommittee on agenda and procedure.

We have to pass a motion authorizing the committee to hear evidence when a quorum is not present. The quorum for the purposes of passing motions is four. Does the committee wish to hear witnesses with three members, for example? Do we absolutely have to have a member of the opposition? I am just asking, I am in the hands of the committee.

Mr. Layton: Do we not need a subcommittee?

Mr. Guilbault (Saint-Jacques): Madam Chairman, unless I am mistaken, the quorum of four necessary for passing motions is also enough for clause-by-clause. I think the number is quite low as it is that we should not decrease it further to hear witnesses. I think that at least three members, as well as the chairman, will have the courtesy of coming to hear those who have travelled.

Mr. Layton: Agreed.

[Text]

La présidente: Monsieur Guilbault, vous proposez donc que la présidente soit autorisée à tenir des réunions pour recevoir les témoignages et à permettre l'impression de ces derniers en l'absence du quorum, pourvu que trois membres, y compris la présidente ou, en l'absence de la présidente, la personne désignée pour la remplacer, soient présents.

M. Guilbault (Saint-Jacques): C'est cela.

Mr. Darling: Madam Chairman, I am not a member of this committee, but I am chairman of one other committee, and a member of other committees. We now have a total of seven members on committees, and only one member from each opposition party. Now, this particular committee might be seized with a circumstance such as witnesses coming from some distance to appear before the committee. Mr. Guilbault, for some unexpected reason, cannot be here, nor can his NDP counterpart. You would have to pay the expenses of these witnesses and then send them home.

But if you had just three, period—I am quite sure that the two opposition members would make it a point to be here. They would understand the cost of bringing witnesses in, and say, well, rather than sending them back home, rather than cancelling the meeting, we will at least hear the evidence.

The Chairman: So what you are saying is that this committee can have witnesses without the presence of the opposition members. But we—

Mr. Darling: As long as there is a total of three members.

Mr. Guilbault (Saint-Jacques): Madam Chairman, that is exactly what I was suggesting—

Mr. Layton: Exactly.

Mr. Guilbault (Saint-Jacques): —in French before, that provided we had three people, including someone to chair the meeting, I would be agreeable.

La présidente: Il est proposé par M. Jacques Guilbault que la présidente soit autorisée à tenir des réunions pour recevoir des témoignages et à permettre l'impression de ces derniers en l'absence du quorum, pourvu que trois membres, y compris la présidente ou, en l'absence de la présidente, la personne désignée pour être président du Comité, soient présents.

La motion est adoptée

La présidente: Pouvons-nous maintenant discuter de l'interrogation des témoins et peut-être décider qui seront les témoins au Comité? Étant donné que la vente de Canadair à Bombardier est très importante pour l'entreprise en question et que nous partirons bientôt pour nos vacances de Noël, j'aimerais que le Comité puisse entendre des témoins à compter de demain et terminer l'étude article par article dès demain même s'il faut que l'on siége jusqu'à 21h00. Puis-je avoir une motion à cet égard?

Mr. Layton: Pour mon collègue du Nouveau parti démocratique,

this is item number 6, the interview of the witnesses. We are discussing how much time is needed to provide for this.

The Chairman: Mr. Layton, I am sorry. I think you have to pass through me to—

[Translation]

The Chairman: Mr. Guilbault, you are therefore moving that the chairman be authorized to hold meetings in order to receive evidence and authorize its printing when a quorum is not present, provided that three members are present including the chairman and, in the absence of the chairman, the person designated to be chairman of the committee?

Mr. Guilbault (Saint-Jacques): That is correct.

M. Darling: Madame la présidente, je ne suis pas membre de ce Comité, mais je suis président d'un autre comité et membre d'encore d'autres comités. Nous avons sept membres au Comité, et seulement un membre de chaque parti de l'opposition. Or il se peut que des témoins se déplacent afin de comparaître et que M. Guilbault, par exemple, pour une raison ou une autre, ne puisse être ici, ni son homologue du NPD non plus. À ce moment-là, il vous faudrait payer les dépenses des témoins et les renvoyer.

Si vous proposez trois membres, je suis certain que les deux membres de l'opposition feront leur possible pour y assister. Ils seraient d'accord avec moi qu'il vaut mieux les entendre que de les renvoyer et d'annuler la réunion.

La présidente: Donc, vous proposez que le Comité puisse entendre des témoins dans l'absence des membres de l'opposition. Mais...

M. Darling: Pourvu que trois membres soient présents.

M. Guilbault (Saint-Jacques): Madame la présidente, c'est exactement ce que je proposais...

M. Layton: Exactement.

M. Guilbault (Saint-Jacques): ... en français, tout à l'heure, pourvu que trois membres, y compris le président, soient présents.

The Chairman: It is moved by Mr. Jacques Guilbault that the chairman be authorized to hold meetings in order to receive evidence and authorize its printing when a quorum is not present provided that three members are present including the chairman and, in the absence of the chairman, the person designated to be the chairman of the committee.

Motion agreed to

The Chairman: Can we now discuss the questioning of witnesses and perhaps decide on whom we would like to hear? Since the sale of Canadair to Bombardier is very important to the firm in question and we are leaving shortly for Christmas holidays, I would like the committee to be able to hear witnesses tomorrow and to finish clause-by-clause tomorrow even if we have to sit until 9 p.m. Would someone so move?

Mr. Layton: For my colleague from the New Democratic Party,

il s'agit du point numéro 6, sur l'interrogation des témoins. Nous sommes en train de décider du temps nécessaire.

La présidente: Monsieur Layton, je suis désolée. Je pense que c'est par mon entremise que...

[Texte]

M. Layton: Excusez-moi, madame la présidente.

La présidente: Monsieur Guilbault.

Mr. Guilbault (Saint-Jacques): Madam Chairman, before we go any further, I realize that we have skipped number four, the steering committee. Of course, I think we can do this. But to make this perfectly legal, I think one should move that we do not need a subcommittee, that the committee in general will deal with the matters of procedure and—

The Chairman: You are right.

• 1540

M. Guilbault (Saint-Jacques): Je propose qu'un sous-comité du programme et de la procédure soit établi et qu'il soit composé des membres du Comité.

La présidente: Pourquoi ne proposez-vous pas tout simplement, monsieur Guilbault, que l'article 4 ayant trait au Sous-comité de la procédure soit tout simplement rayé?

M. Guilbault (Saint-Jacques): Vu que le Comité est composé d'un petit nombre de personnes et qu'on est relativement pressés, je propose que le Comité législatif sur le projet de loi C-25 détermine lui-même les questions de programme et de procédure.

La motion est adoptée

La présidente: En ce qui concerne l'interrogation des témoins,

it is moved that 10 minutes be allocated to the Official Opposition for the first questioner, 10 minutes for the NDP, and then 10 minutes for the first questioner on the government side, and then 5 minutes to the other members who are present. Is that correct? Mr. Layton.

Mr. Layton: I so move.

Mr. Cardiff: Also, Madam Chairman, if the parties have 10 minutes, they might divide the 10 minutes among their own members too.

The Chairman: Of course.

Mr. Cardiff: Yes, which has usually been accepted.

La motion est adoptée

La présidente: Puis-je avoir une motion concernant le remboursement des dépenses des témoins?

Il est donc proposé par M. Darling qu'à la discrétion de la présidente, des dépenses de voyage et d'hébergement soient remboursées aux témoins invités à comparaître devant le Comité.

Je dois vous faire remarquer que les comités limiteront souvent le remboursement des dépenses à un nombre maximum de témoins de chaque association ou groupe. Par exemple, si M. Beaudoin de Canadair voulait amener dix personnes avec lui, on déciderait peut-être de payer les dépenses des deux personnes les plus nécessaires. C'est tout simplement pour votre gouverne.

La motion est adoptée

[Traduction]

Mr. Layton: Excuse me, Madam Chairman.

The Chairman: Mr. Guilbault.

M. Guilbault (Saint-Jacques): Madame la présidente, avant de procéder, je vous signale que nous avons sauté le point 4 sur le Sous-comité du programme et de la procédure. Je sais que nous pouvons le faire, mais afin de le rendre légitime, je pense qu'il faut que quelqu'un propose que nous nous passions de sous-comité et que le Comité lui-même traitera des questions de la procédure et . . .

La présidente: Vous avez raison.

Mr. Guilbault (Saint-Jacques): I move that a subcommittee on agenda and procedure be established and that it be composed of all members of the committee.

The Chairman: Mr. Guilbault, why do you not move that clause 4 dealing with the subcommittee on agenda and procedure be removed?

Mr. Guilbault (Saint-Jacques): Since the committee has very few members and we are in something of a hurry, I move that the legislative committee on Bill C-25 look after questions of agenda and procedure itself.

Motion agreed to

The Chairman: With respect to questioning witnesses,

il est proposé que 10 minutes soient allouées à l'Opposition officielle pour le premier tour, 10 minutes au NPD, et 10 minutes au premier intervenant du parti ministériel, et ensuite, cinq minutes à tous les autres membres présents. Ai-je raison? Monsieur Layton.

M. Layton: Je le propose.

M. Cardiff: Aussi, madame la présidente, si les partis disposent de 10 minutes chacun, ils peuvent diviser les 10 minutes entre leurs représentants.

La présidente: Bien sûr.

M. Cardiff: Oui, c'est l'usage.

Motion agreed to

The Chairman: May I have a motion to reimburse witnesses' expenses?

It is moved by Mr. Darling that, at the discretion of the chairman, reasonable travelling and living expenses be reimbursed to witnesses invited to appear before the committee.

I should point out that committees often limit payment of expenses to a maximum number from each association or group. For example, if Mr. Beaudoin from Canadair wants to bring 10 people with him, we may pay the expenses of the two most necessary people. This is for your information.

Motion agreed to

[Text]

La présidente: Le Comité veut-il décider tout de suite du programme de demain pour ce qui est de l'audition des témoins? Je pense qu'il y a eu une entente relativement à ce projet de loi. Alors ferons-nous comparaître des témoins à 15h30 demain et, si oui, quels témoins?

M. Guilbault (Saint-Jacques): En d'autres mots, madame la présidente, vous préférez qu'on ne discute pas tout de suite des témoins qui comparaitront devant le Comité?

La présidente: On pourrait, oui.

M. Guilbault (Saint-Jacques): Je voudrais savoir si on a déjà communiqué avec certains intervenants dans le dossier pour voir s'ils seraient désireux de venir devant le Comité.

La présidente: Jusqu'à maintenant, monsieur Guilbault, il y a le ministre et les gens de la Société de développement des investissements du Canada. Ensuite, il y a Canadair, Bombardier et *Burns Fry Limited* qui pourraient... Je suggère que l'on commence avec la ministre; peut-être se fera-t-elle accompagner de gens de la Société ou de *Burns Fry*. On pourrait ensuite demander à M. Beaudoin de Bombardier et à M. Lowe de Canadair de venir témoigner ensemble. Ainsi, on pourra terminer l'étude article par article et faire rapport à la Chambre mercredi à 15h00.

M. Guilbault (Saint-Jacques): Je suis d'accord qu'on fasse comparaître les gens que vous venez d'énumérer: la ministre, la Société de développement des investissements du Canada, Bombardier. Je pense qu'on devrait aussi inviter—je ne sais pas s'ils voudront venir—les représentants du syndicat des employés de Canadair. Ils ont envoyé un mémoire au Comité du Sénat sur les banques, mémoire dans lequel ils disent:

• 1545

Nous remercions le Comité d'accepter ce mémoire au lieu d'une comparution.

Peut-être ne viendront-ils pas, mais je pense qu'il serait poli d'inviter les représentants des quelque 3,000 employés qui sont susceptibles d'être affectés. S'ils ne viennent pas, on pourra quand même poser des questions au ministre relativement à leur mémoire.

The Chairman: Mr. Layton.

Mr. Layton: Madam Chairman, I know the syndicate, through its president, Mr. Cherry, has presented the memoir to the Senate committee, and I think would be quite happy that it would be likewise presented to this committee, if not in person by deposit, as you have suggested, and therefore could be the subject of questions to be raised with the Minister or other witnesses. If out of courtesy you want to invite him to present his proposal, this could be arranged, I imagine. But even if it has not, we have the same information. It is also a question of stretching it out.

M. Waddell: Quand le gouvernement veut-il adopter ce projet de loi?

La présidente: Demain et mercredi.

M. Waddell: Pourquoi?

[Translation]

The Chairman: Does the committee wish to decide on tomorrow's program for hearing witnesses now? I believe there has been an agreement about this bill. Are we going to have witnesses appear at 3.30 p.m. tomorrow and, if so, what ones?

Mr. Guilbault (Saint-Jacques): In other words, Madam Chairman, you do not want us to decide on the witnesses that will appear before the committee right now?

The Chairman: We could, yes.

Mr. Guilbault (Saint-Jacques): I am wondering if we have already communicated with certain people to see if they would like to appear before the committee.

The Chairman: Up to now, Mr. Guilbault, there is the Minister and people from the Canada Development Investment Corporation. Then there is Canadair, Bombardier and Burns Fry Limited who might... I would suggest that we begin with the Minister. Perhaps she will ask people from Burns Fry to accompany her. We could then ask Mr. Beaudoin from Bombardier and Mr. Lowe from Canadair to testify together. Then we could conclude our clause-by-clause study and report to the House on Wednesday at 3 p.m.

Mr. Guilbault (Saint-Jacques): I agree that we ask the people you have just named to appear: the Minister, Canada Development Investment Corporation and Bombardier. I do not know whether they want to come, but I think we should also invite the executive of the Canadair Employees' Union. They sent a brief to the Senate Committee on Banks, in which they stated:

We thank the committee for accepting this brief instead of an appearance.

Perhaps they will not come, but I think it would be polite to invite the representatives of some 3,000 employees who are likely to be affected. If they do not come, we can still ask the Minister questions about their brief.

La présidente: Monsieur Layton.

M. Layton: Madame la présidente, je sais que le syndicat a présenté un mémoire au comité du Sénat par le truchement de son président, M. Cherry, et je pense que le syndicat serait content que nous aussi nous en soyons saisis, comme vous l'avez dit, même s'il ne peut comparaître, et que nous posions des questions là-dessus au ministre ou aux autres témoins. Si vous voulez faire preuve de politesse en lui demandant de déposer son rapport, j'imagine qu'on pourrait le faire. En tout cas, nous avons les mêmes renseignements. Il s'agit aussi d'étirer ça.

Mr. Waddell: When does the government want to pass the bill?

The Chairman: Tomorrow and Wednesday.

Mr. Waddell: Why?

[Texte]

La présidente: Eh bien, je pense qu'il y a eu une entente avec...

M. Waddell: Il n'y a pas d'entente. Je suis disposé à conclure une entente, mais quelqu'un peut-il m'expliquer pourquoi il est nécessaire d'adopter le projet de loi maintenant?

M. Layton: Madame la présidente, j'ai l'impression que c'est à l'avantage des sociétés impliquées dans ce dossier qu'un accord soit conclu avant la fin de l'année. L'homme avec qui j'ai parlé, le représentant des syndicats, m'a assuré que c'était préférable ainsi pour eux. C'est pour cela que le gouvernement veut adopter le projet de loi le plus rapidement possible. On pourra poser la question à nos témoins demain. Ils seront en mesure de nous donner une réponse plus précise.

M. Waddell: D'accord. C'est une bonne idée. Nous continuerons demain à 15h30 avec la ministre et les témoins, donc?

La présidente: C'est cela.

M. Waddell: Quels témoins?

La présidente: La Société de développement des investissements du Canada.

M. Waddell: Rencontrerons-nous M. Paul Marshall, le président?

La présidente: Non, ce ne sera pas M. Marshall.

M. Layton: Ce sera sans doute Michael Carter.

La présidente: Il y aura aussi quelqu'un de Burns Fry Limited, M. John MacNaughton. On peut convoquer Bombardier et Canadair en même temps, peut-être vers 16h30.

Mr. Waddell: Mr. David McCutcheon of Salomon Brothers Inc. wrote a letter on August 11, 1986, to the head of the privatization secretariat, stating that the letter of intent proposed by Bombardier and accepted by the government has a number of provisions in it that do not conform to commercial norms. In particular, it referred to the insurance provision which shares liability between Canadair and the government if Canadair is unable to obtain insurance coverage at economically practical rates. This point was raised by the member from Saint-Henri—Westmount, Mr. Johnston. I do not fully understand it, but it was raised by Mr. Johnston and it was raised by Mr. McCutcheon of Salomon Brothers. Perhaps we could get some explanation of that.

The Chairman: Maybe the Minister would be in a position to respond to that type of question. Do you not think that she is the one...?

Mr. Waddell: Well, no, I think Mr. McCutcheon is the one, quite frankly, from Salomon Brothers. He wrote the letter. We maybe should ask him. Perhaps we can get some explanation. I do not know if the Minister's person is here. I assume the Minister has someone here. Canadair has a lobbyist here, or someone.

[Traduction]

The Chairman: I think there has been an agreement with...

Mr. Waddell: There is no agreement. I am prepared to reach an agreement, but can anyone tell me why it is necessary to pass the bill now?

Mr. Layton: Madam Chairman, I believe it is to the advantage of the firms involved that an agreement be reached before the end of the year. The union representative with whom I spoke assured me that it was also preferable for them. That is why the government wants to pass the bill as quickly as possible. You can ask our witnesses tomorrow. They will be able to give you a more specific answer.

Mr. Waddell: Fine. That is a good idea. So, we will continue tomorrow at 3.30 p.m. with the Minister and witnesses?

The Chairman: That is correct.

Mr. Waddell: What witnesses?

The Chairman: The Canada Development Investment Corporation.

Mr. Waddell: Will we be meeting the president, Mr. Paul Marshall?

The Chairman: No, it is not Mr. Marshall.

Mr. Layton: It is undoubtedly Michael Carter.

The Chairman: There is also Mr. John MacNaughton from Burns Fry Limited. We can call Bombardier and Canadair at the same time, perhaps around 4.30 p.m.

M. Waddell: M. David McCutcheon de *Salomon Brothers Inc.* a écrit une lettre en date du 11 août 1986 au chef du secrétariat de privatisation, et il a dit que la déclaration d'intention proposée par Bombardier et acceptée par le gouvernement comporte plusieurs dispositions qui ne sont pas conformes aux normes commerciales. En particulier, il a fait référence à la disposition sur l'assurance qui prévoit le partage des risques entre Canadair et le gouvernement au cas où il serait économiquement impossible pour Canadair d'obtenir de l'assurance. Ce point a été soulevé par le député de St-Henri—Westmount, M. Johnston. Je ne le comprends pas tout à fait, mais la question a été soulevée par M. Johnston et elle a été soulevée par M. McCutcheon de *Salomon Brothers*. Nous pourrions peut-être obtenir une explication.

La présidente: Peut-être que la ministre serait en mesure de répondre à cette question. Ne pensez-vous pas qu'elle est la personne...?

M. Waddell: Non, très franchement, je pense que M. McCutcheon de *Salomon Brothers* est celui qui peut nous éclairer. C'est lui qui a écrit la lettre. Il faudrait peut-être lui demander. Il nous expliquera peut-être. Je ne sais pas si le représentant de la ministre est ici. Je tiens pour acquis que la ministre a un représentant ici. Peut-être que Canadair a envoyé un démarcheur ou autre représentant?

[Text]

• 1550

Mr. Guilbault (Saint-Jacques): For the benefit of keeping the number of witnesses to a minimum, I would suggest that rather than invite someone from Salomon Brothers . . . I was the first to raise the point in the House, and the point is made in the Salomon documents which I have with me. It is not very difficult to understand the point. This is what Mr. Salomon was able to see in the declaration of intent. I think what we need to do, if we have any questions on that subject, is to ask the Minister why he proceeded in that way so the government and the people of Canada are open to paying extra insurance.

Mr. Layton: The representative of CDIC, certainly with the Minister, should be able.

Mr. Waddell: I think that is a good suggestion of Mr. Guilbault. His suggestion for the union thing I like as well. I think the clerk should contact them and ask them if they want to give evidence. If they do not, then I think at a minimum we should file their brief.

Mr. Guilbault (Saint-Jacques): Yes.

Mr. Waddell: Then that allows us, as Mr. Guilbault said, to put questions to the—

La présidente: On s'entend: la ministre, CDIC, *Burns Fry Limited*, Bombardier, Canadair et le syndicat seront invités; après les témoignages, nous ferons l'étude article par article, et le Comité sera dissous demain soir; il ne me restera plus qu'à faire rapport du projet de loi à la Chambre mercredi à 15h00. Le Comité est-il d'accord?

M. Guilbault (Saint-Jacques): Madame la présidente, vu que vous ne pouvez pas faire de proposition en tant que présidente, je propose que nous procédions de la façon que vous venez de décrire.

La présidente: Merci, monsieur Guilbault. Monsieur Waddell.

Mr. Waddell: I just want to go on record to say that I agree. I have some reluctance. I just want to put the government on notice that they are not going to get privatization so easily. This is the first of a number of bills, and I have some worry about this bill—but I will put that in the debate—because we have not seen the end of this thing. I am sure that in a few years they may be back at the public trough looking for some more money. Anyway, that will come out tomorrow, I guess.

Je ne suis pas Québécois et je ne connais aucun groupe au Québec qui s'oppose à ce projet de loi. Si c'est vrai, il n'y a pas de raison de bloquer ce projet de loi ou de continuer le débat. Je suis d'accord, mais mon ami me dit qu'il y a possibilité de difficulté en ce qui concerne les contrats de la compagnie.

So let us proceed as Mr. Guilbault suggested. See you tomorrow at 3.30 p.m.

La motion est adoptée

Mr. Guilbault (Saint-Jacques): Before we close, I would like to thank my friends of the New Democratic Party who have decided sort of to change their attitude towards the

[Translation]

M. Guilbault (Saint-Jacques): Afin qu'on ait le moins de témoins possible, je proposerais, plutôt que d'inviter quelqu'un de *Salomon Brothers* . . . C'est moi qui ai le premier soulevé la question en Chambre, et cette question est traitée dans les documents des Salomon que j'ai en ma possession. La question n'est pas très difficile à comprendre. C'est ce que M. Salomon a pu déceler dans la déclaration d'intention. Ce qu'il nous faut faire, si nous avons des questions à ce sujet, c'est de demander à la ministre pourquoi M. Salomon a procédé de cette façon, car le gouvernement et les Canadiens devront payer davantage d'assurance.

M. Layton: Le représentant de la CDIC, et certainement la ministre, pourraient nous répondre.

M. Waddell: Je trouve très bonne la suggestion de M. Guilbault. J'aime bien également sa suggestion concernant les syndicats. À mon avis, le greffier devrait communiquer avec ces gens pour leur demander s'ils veulent témoigner. Dans la négative, ils pourraient à tout le moins déposer leur mémoire.

M. Guilbault (Saint-Jacques): Oui.

M. Waddell: Ça nous permettrait, comme l'a souligné M. Guilbault, de poser des questions . . .

The Chairman: Let us agree, it will be the Minister, CDIC, Burns Fry Limited, Bombardier, Canadair and the union who will be invited. After they have given evidence, we will do a clause-by-clause study of the bill and the committee will be disbanded tomorrow night. I will only have to report the bill to the House Wednesday at 3 p.m. Do you agree?

Mr. Guilbault (Saint-Jacques): Madam Chairman, as you are not allowed to make a motion, by virtue of your office, I will move that we proceed as you have just described.

The Chairman: Thank you, Mr. Guilbault. Mr. Waddell.

M. Waddell: Je voulais simplement dire publiquement que je suis d'accord. J'ai un peu de réticence. Je veux simplement avertir le gouvernement qu'il ne va pas obtenir la privatisation si facilement. Ce projet de loi est le premier d'une série et il me préoccupe quelque peu—je vais le mentionner lors de la discussion—car tout cela ne fait que commencer. Je suis sûr que dans quelques années ils s'adresseront de nouveau au Trésor public pour obtenir un peu plus d'argent. De toute façon, on en reparlera demain.

I am not a Quebecker and I do not know of any group in Quebec that opposes this bill, so there is no reason to filibuster or to continue the debate. I am in agreement, but my friend tells me that there might be some difficulty with the company's contracts.

Procédons donc comme l'a suggéré monsieur Guilbault. À demain, 15h30.

Motion agreed to

M. Guilbault (Saint-Jacques): Avant de terminer, j'aimerais remercier mes amis du Nouveau Parti démocratique qui ont décidé de changer quelque peu leur attitude concernant le

[Texte]

debate on this bill. I think it is going to be beneficial to both the employees and the company in Quebec, and I am very grateful for this new approach.

The Chairman: Thank you. Mr. Layton.

Mr. Layton: We likewise salute that for Montreal and for the workers, as well as for the companies, it looks like a good solution. I am happy that we are working together to make it a right solution.

The Chairman: Thank you both.

La séance est levée.

Tuesday, December 16, 1986

• 1532

The Chairman: Order, please.

We have a quorum. We decided yesterday that this committee could hear witnesses with three members, including me.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-25, Loi autorisant l'aliénation de Canadair Limitée et prévoyant des mesures connexes.

Nous avons le plaisir d'accueillir la ministre d'Etat à la Privatisation, l'honorable Barbara McDougall. Elle est accompagnée de M. Michael Carter, vice-président exécutif de la Corporation de développement des investissements du Canada; de M. John McNaughton, administrateur-chef de la direction des acquisitions et fusions chez Burns Fry Ltée; et de M. Peter Sagar de la Division aérospatiale du MEIR.

Madame la ministre, je sais que vous êtes très occupée et que vous devrez quitter assez tôt.

I believe you have a short statement to read. Then we can have questions and go through the bill as quickly as we can.

Mme Barbara McDougall (ministre d'Etat à la Privatisation): Ce sera très court, madame la présidente.

I am obviously very pleased to be here before this committee, struck to consider the proposed Canadair Limited Divestiture Authorization Act.

Madame la présidente, tel que je l'ai mentionné à la Chambre, nous croyons que le retour de Canadair au secteur privé est dans le meilleur intérêt des employés et de la firme et, de plus, assurera que Canadair continuera de contribuer d'une façon significative à l'économie canadienne et québécoise. Cette vente est une bonne affaire pour les sociétés impliquées et pour le Canada.

All hon. members were provided a few weeks ago with detailed information on the sale in order to help understand this transaction, which is a very complex one, and I am sure members of the committee will have questions. Rather than going further with my speech, I would ask that we go right into the questions, Madam Chairman.

[Traduction]

débat sur le projet de loi. Ce sera avantageux à la fois pour les employés et pour la société du Québec, et je leur suis reconnaissant de cette nouvelle attitude.

La présidente: Je vous remercie. Monsieur Layton.

M. Layton: Nous sommes également très heureux pour Montréal et les travailleurs et aussi pour les sociétés, il semble que ce soit une bonne solution. Il me fait plaisir également de voir que nous travaillons tous ensemble à trouver la bonne solution.

La présidente: Je vous remercie tous les deux.

Meeting adjourned.

Le mardi 16 décembre 1986

La présidente: La séance est ouverte.

Nous avons un quorum. Nous avons décidé hier que le comité pouvait entendre des témoins dans la mesure où trois membres étaient présents, y compris moi-même.

The committee resumes consideration of Bill C-25 and that authorized the divestiture of Canadair Limited and to provide for other matters in connection therewith.

We have the pleasure to welcome the Minister of State for Privatization, the Honourable Barbara McDougall. She is accompanied by Mr. Michael Carter, Executive Vice-President of Canada Development Investment Corporation; Mr. John McNaughton, Managing Director of Mergers and Acquisitions, Burns Fry Limited; and Mr. Peter Sagar, Aerospace Division, DREE.

Madam Minister, I know that you are very busy and that you have to leave us soon.

Je pense que vous voulez faire une courte déclaration. Nous pourrions ensuite passer aux questions et adopter le projet de loi le plus rapidement possible.

Mrs. Barbara McDougall (Minister of State, Privatization): It will be very short, Madam Chairperson.

Je suis très heureuse de comparaître devant le comité formé pour étudier la loi autorisant l'aliénation de Canadair Limitée.

Madam Chairperson, as I said in the House, we think that it is in the best interests of both the employees and the company that Canadair be brought back to the private sector and that it will also ensure that Canadair will continue to contribute in a very significant way to the Quebec and Canadian economies. The sale of Canadair is a good deal for the companies involved and for Canada.

Tous les députés ont reçu il y a quelques semaines un document sur la transaction afin de les aider à la comprendre, car elle est très complexe, et je suis sûre que les membres du comité ont des questions à poser. Sans plus attendre, je suis prête à répondre à vos questions.

[Text]

The Chairman: Thank you, Madam Minister.

Mrs. Sparrow, you have a question?

Mrs. Sparrow: Thank you, Madam Chairman.

I would like to welcome the Minister and her colleagues here today. I congratulate you on the excellent information you have put forward to lead us through the bill.

I wonder if you could enlighten me on a couple of areas. One has to do with the Cartierville airport land. Do you foresee down the road that the federal government would need this, and could you explain to me why you have referred directly to that in your information sheets?

Mrs. McDougall: Yes. The reason this is involved, obviously, is that it is important to the company to have access to this. Some work had to be done on the runway, so we agreed to sell it for \$12.9 million, I believe it was.

• 1535

Mr. Michael Carter (Executive Vice-President, Canada Development Investment Corporation): It is \$11.9 million.

Mrs. McDougall: It is \$11.9 million less the cost of some updating, but it is integral to the operation there.

Mrs. Sparrow: Obviously it is used in utilizing your product.

The second area, Madam Minister, is in regard to the two sets of shares, the share A at \$100 million and the share B at \$50 million, which are obviously set up for a dividend transfer. Is this right?

Mrs. McDougall: Not quite. I think your question is—

Mrs. Sparrow: The Crown shall be entitled to a \$3 million dividend. I just wondered if these two shares were set up specifically to transfer the dividends through these two shares and how much the federal government owns in regard to Bombardier.

Mrs. McDougall: The two special shares were set up for particular reasons. Bombardier—Canadair is to meet certain requirements or conditions. They can buy down those shares.

Mrs. Sparrow: They can?

Mrs. McDougall: Yes. First of all, they are non-voting, so in terms of an equity interest, it will remain to the extent a non-voting share has an equity claim, but Canadair can buy down \$100 million. This is equivalent to cash in Canadair now, and it is to ensure the cash is used for the purposes of Canadair only. In other words, it is a protection so the acquirer will not strip the company of cash. We do not expect them to do it anyway, but providing they meet the requirement, the share will be bought down.

[Translation]

La présidente: Merci, madame la ministre.

Madame Sparrow, vous avez une question à poser?

Mme Sparrow: Merci, madame la présidente.

Je tiens à souhaiter la bienvenue à la ministre et à ses collaborateurs. Je la félicite des renseignements très pertinents qu'elle nous a envoyés à propos de ce projet de loi.

J'aimerais avoir quelques précisions. Tout d'abord, le terrain de l'aéroport de Cartierville. Envisagez-vous que le gouvernement fédéral en aura besoin plus tard et pouvez-vous m'expliquer pourquoi vous en parlez directement dans les documents que vous nous avez fournis?

Mme McDougall: Je vois. Manifestement, cela s'explique du fait qu'il est important que la société ait accès à ce terrain. Il faudra effectuer des travaux sur les pistes, si bien que nous avons accepté de vendre de terrain pour 12,9 millions de dollars, si je ne m'abuse.

M. Michael Carter (vice-président exécutif, Corporation de développement des investissements du Canada): Nous l'avons vendu pour 11,9 millions de dollars.

Mme McDougall: Le prix de vente est de 11,9 millions de dollars moins le coût des rénovations, car ce terrain fait partie intégrante de l'exploitation.

Mme Sparrow: Manifestement, il intervient dans votre produit.

Madame la ministre, je voudrais des précisions sur les deux catégories d'action, la catégorie A, 100 millions de dollars et la catégorie B, 50 millions de dollars, qui semblent manifestement avoir été réservées pour un transfert de dividendes. Est-ce que je me trompe?

Mme McDougall: Ce n'est pas tout à fait ça. Je pense que votre question...

Mme Sparrow: La Couronne aura droit à un dividende de 3 millions de dollars. Je me suis demandé si on avait prévu deux catégories d'actions précisément pour faire ce transfert de dividendes, et quelle était la part de l'État fédéral par rapport à celle de la société Bombardier.

Mme McDougall: Ce sont des raisons particulières qui expliquent l'existence des deux catégories d'actions. Bombardier—Canadair doit respecter certaines exigences ou modalités. La société peut racheter ses actions.

Mme Sparrow: Vraiment?

Mme McDougall: Oui. Tout d'abord, il s'agit d'actions ne donnant pas droit de vote, si bien qu'elles demeureront tout simplement une part du capital bien que Canadair puisse en racheter pour 100 millions de dollars. Cela représente donc une liquidité pour Canadair actuellement et c'est pour garantir que cette liquidité servira à Canadair seulement. En d'autres termes, il s'agit de protéger la société afin que l'acquéreur ne puisse pas la vider de toute liquidité. Nous ne prévoyons pas que Bombardier agira ainsi de toute façon et dans la mesure

[Texte]

The other one has to do with research and development. I am sure Peter or John could go into more detail for you, but the general principle is that as long as they do a certain amount of research and development work, they can buy down this one. The \$3 million dividend is separate from this and is a cash payment to the government. Is this right?

A Witness: It is 100%.

Mrs. Sparrow: In regard to the royalty and the royalty payments, is this a permanent royalty as far as any aircraft the company may sell? Or is there a specific period of time on your job to pay out to the federal government?

Mrs. McDougall: There is a specific amount. It is \$173 million or we can take the present value of \$20 million in cash within two years, which is our call. Is there a time limit on it?

Mr. John McNaughton (Managing Director of Mergers and Acquisitions, Burns Fry Ltd.): There is a limit of 21 years.

Mrs. Sparrow: My last question has to do with your liability insurance, Madam Minister. Could you please enlighten me in regard to what our liability would be if Canadair cannot possibly get its own insurance?

Mrs. McDougall: The liability, like all insurance liabilities, is not measurable. Let me back up a bit because first of all we are not responsible for the premiums, and secondly, we are only responsible if Canadair is totally unable under any circumstances to get insurance. We have been assured by Marsh & McLennan—and I think it is part of their documentation—they believe insurance will always be available.

It is insurance available and not at a particular price. No matter what the premium is, as long as they can get insurance it is their obligation. It is only our obligation if they are unable to get insurance at all.

Mrs. Sparrow: We do not really foresee it to be a problem?

Mrs. McDougall: I do not foresee it to be. In the real world, I doubt it would happen. Certainly all the experts believe they will be able to get insurance.

Let me point out as well that when we own Canadair we are responsible for 100% of the insurance anyway. This is a sort of back-up, contingent liability rather than a specific liability, if I may describe it as such. Right now we are specifically responsible, or the corporation is.

Mrs. Sparrow: Thank you, Madam Chairperson.

[Traduction]

où la société respectera ses engagements, les parts pourront être rachetées.

D'autre part, il y a la recherche et le développement. Je suis sûr que Peter ou John pourront vous donner plus de détail mais le principe général est tel qu'au fur et à mesure que la recherche et le développement se poursuivront, Bombardier pourra racheter ses parts. Le dividende de 3 millions de dollars est autre chose car il s'agit d'un versement comptant au gouvernement. C'est cela, n'est-ce pas?

Un témoin: La totalité.

Mme Sparrow: Pour ce qui est des redevances, s'agit-il d'une redevance permanente découlant de toute vente d'appareil? Y a-t-il des délais fixés pour effectuer les paiements au gouvernement fédéral?

Mme McDougall: Il s'agit d'un montant précis. Cela représente 173 millions de dollars où nous avons la possibilité d'embaucher la valeur actuelle, c'est-à-dire 20 millions de dollars d'ici à deux ans, si nous le souhaitons. Y a-t-il une limite de temps?

M. John McNaughton (administrateur, chef de la Direction des acquisitions et fusion, Burns Fry Ltd.): Il y a une limite de 21 ans.

Mme Sparrow: Je voudrais maintenant parler de l'assurance. Pouvez-vous me dire quelle est notre responsabilité si la Société Canadair ne peut pas obtenir sa propre assurance?

Mme McDougall: Comme toute responsabilité en matière d'assurance, cette responsabilité ne se mesure pas. Je voudrais revenir un peu en arrière pour expliquer que nous ne sommes pas responsables des primes, et par ailleurs, que nous ne sommes responsables de l'assurance que si Canadair ne peut absolument pas obtenir une assurance. La Société Marsh et McLennan nous garantit, et le document que vous avez reçu précise que la société sera toujours assurée.

La condition est que l'assurance soit disponible, sans précision de prix. Quelle que soit la prime, tant que la société pourra être assurée, elle a l'obligation de s'en prévaloir. Nous n'avons une responsabilité que dans la mesure où la société ne peut plus être assurée.

Mme Sparrow: Est-ce que vous prévoyez des difficultés à cet égard?

Mme McDougall: Non. Concrètement, je pense que ce sera impossible. Tous les experts pensent que l'on pourra toujours obtenir une assurance.

Je dois signaler que quand nous étions propriétaires de Canadair, nous étions responsables de la totalité des assurances. Il s'agit plutôt ici d'un passif éventuel plutôt que d'une responsabilité véritable, si vous permettez que je m'exprime ainsi. Désormais, nous avons une responsabilité véritable, c'est-à-dire que c'est la société qui l'a.

Mme Sparrow: Merci, madame la présidente.

[Text]

• 1540

The Chairman: If I may, we will welcome the other members who have just joined us. We are now questioning the Minister as she has to leave soon, but the officials will be staying. We now go to the Official Opposition. Mr. Guilbault.

Mr. Waddell, did you have a point of order?

M. Waddell: Pourquoi la ministre doit-elle quitter? C'est un Comité très important.

The Chairman: You can question her. You will have your time. You will have your 10 minutes of questions, and then we will go back to five minutes for other members. If you then have other questions, you can go back.

Mme McDougall: J'ai aussi une réunion avec un autre comité. Mais, je resterai ici aussi longtemps que possible.

The Chairman: Thank you. Mr. Guilbault.

M. Guilbault (Saint-Jacques): Merci, madame la présidente.

Je voudrais revenir sur cette question d'assurance que la dame d'en face a soulevée il y a quelques minutes. Je me réfère à la lettre de *Salomon Brothers*, datée du 11 août 1986. Cette lettre dit, entre autres:

La seule disposition importante de la déclaration d'intention qui ne sert pas les objectifs de l'État . . .

J'attire votre attention sur ces mots!

. . . 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».

On souligne aussi que:

cette disposition découle du précédent établi dans la transaction portant sur la de Havilland.

Je veux poser à M^{me} la ministre des questions différentes de la personne qui m'a précédé. Je veux parler du principe même de la vente, par l'Etat, d'une société, et du fait d'être responsable pour l'assurance, par la suite. Était-ce une condition posée par la Bombardier? Ou, de façon générale, comment se fait-il qu'on ait fait de même dans le cas de la de Havilland? Comment se fait-il que le gouvernement vende un actif et que les contribuables aient encore une responsabilité financière après la vente?

Mme McDougall: La négociation s'applique seulement aux produits actuels et non pour les nouveaux produits.

It is a part of any negotiating process that there are conditions on both sides and . . . [Technical Difficulty—Editor] . . . would not be totally responsible for insurance on products developed while we were the owner; any new products that come on the market we have no ongoing liability for. Insurance, as you know, is a major consideration now within the aerospace industry, as in other industries. Where this might be regarded as unusual in a commercial transaction, I believe the way trends are going in the real world, this is becoming more of a factor as insurance is becoming more

[Translation]

La présidente: Permettez-moi de souhaiter la bienvenue aux membres du Comité qui viennent d'arriver. Nous posons des questions à la ministre, puisqu'elle doit nous quitter bientôt, mais ses collaborateurs peuvent rester. Nous passons maintenant à l'Opposition officielle. Monsieur Guilbault.

Monsieur Waddell, vous voulez invoquer le Règlement?

Mr. Waddell: Why does the Minister have to leave soon? This is a very important committee.

La présidente: Vous pouvez lui poser des questions. Vous avez tout le temps voulu. Vous aurez droit à dix minutes et ensuite nous passerons aux tours de cinq minutes. Si vous avez encore des questions à poser, vous pourrez le faire.

Mrs. McDougall: I have a meeting with another committee. However, I will stay as long as possible.

La présidente: Merci. Monsieur Guilbault.

Mr. Guilbault (Saint-Jacques): Thank you, Madam Chairman.

I would like to go back to the insurance question that my colleague opposite raised earlier. I am referring to the letter from *Salomon Brothers*, dated August 11, 1986. It says in part:

The only important clause in the letter of intent that does not serve public aims . . .

I would like to emphasize those words!

. . . and does not conform to normal business practices is the clause contemplating the sharing of risks in the case it is "economically impossible to obtain insurance".

It says also:

that clause derives from a precedent established at the time of the de Havilland deal.

The questions I will ask, Madam Minister, are different from the ones asked up to now. I would like to talk about the very principle of the sale by the government of a company and the ensuing liability in terms of insurance. Was that a condition made by Bombardier? Generally speaking, how come the same thing happened in the case of de Havilland? How come the government sells an asset in such a way that taxpayers still have a financial liability after the sale?

Mrs. McDougall: What was negotiated applies only to present products and not new ones.

Dans tout processus de négociation il y a des conditions posées par les deux parties et [Difficultés techniques—Éditeur] . . . ne seraient pas responsables entièrement de l'assurance des produits fabriqués quand nous étions les propriétaires. Nous n'aurons aucune responsabilité quant aux nouveaux produits qui seront désormais mis sur le marché. Comme vous le savez, dans le secteur aérospatial, l'assurance est un élément très important, comme dans d'autres secteurs. Même si cela peut sembler singulier lors d'une transaction commerciale, je pense que la tendance est telle actuellement

[Texte]

costly. It is the package of the whole arrangement that is important, and this is one element in the package.

Mr. Guilbault (Saint-Jacques): Are you are saying that this is related only to past products?

Mrs. McDougall: Yes, the product liability applies to—

Mr. Guilbault (Saint-Jacques): This brings some sense to this clause.

Mrs. McDougall: It does not cover any new products. It is only limited to what is under their present insurance coverage.

Mr. Guilbault (Saint-Jacques): Okay. I would like to go to what happened when Canadair was up for sale and a number of competitors were allowed to walk on the premises, looking at documents or whatnot. You are probably aware that some of these organizations tried to take advantage of the knowledge they so secured by visiting the premises. I have in my hands a note that was sent by the Gulfstream Aerospace Corporation to one of their clients. The message was:

With your involvement in the investment business, I have to ask if your pending purchase of the Canadair CL-601 is really best for you. CDIC's plan to sell Canadair is public knowledge. When that happens, to whom will you look for support... [Inaudible—Editor] ... and what will be the effect on your long-term investment in that product?

• 1545

The note goes on to brag about Gulfstream's own products. I wanted to ask you a question. Is this something we are likely to see happening again in future privatization deals like this one, where a company is likely to be taken advantage of by someone who has not even submitted a proposal? Would there not be safeguards one would think would be reasonable to make sure competitors would not take advantage of products designed and developed by Canadian funds with taxpayers' money?

Mrs. McDougall: My understanding of the memo—and certainly from what you have read—is that it does not contain any proprietary or confidential information of any kind. I know you are referring to Gulfstream, which was considering bidding for Canadair. John McNaughton and Michael Carter were directly involved in the negotiations. Perhaps I could ask them to speak to it in detail, but there was no proprietary information used in it. This was the first question I asked too.

Mr. McNaughton: As I recall, this particular letter was a communication from a salesman to a prospective customer. I think it is not abnormal in the course of selling a business for competitors to try to take advantage of the uncertainty within a company to enhance their own sales. We felt very confident the people with whom we were dealing at Gulfstream were serious and honourable prospects who at the executive level were looking at the acquisition of the company.

[Traduction]

puisque l'assurance devient de plus en plus coûteuse. C'est l'ensemble des modalités d'une transaction qui est important et l'assurance n'est qu'un élément de ces modalités.

M. Guilbault (Saint-Jacques): Voulez-vous dire que cela n'intéresse que les produits déjà fabriqués?

Mme McDougall: C'est cela, la responsabilité ne s'applique qu'à...

M. Guilbault (Saint-Jacques): On comprend mieux ce passage, comme ça.

Mme McDougall: Cela ne touche absolument pas les nouveaux produits. Cela est limité aux produits qui sont actuellement assurés.

M. Guilbault (Saint-Jacques): Je vois. Je voudrais revenir à ce qui s'est passé quand on a mis Canadair en vente et que certains concurrents ont eu le droit de visiter les installations, de prendre connaissance de documents et que sais-je encore. Vous savez bien que certaines de ces personnes ont essayé de tirer parti des connaissances acquises lors de leur visite. J'ai entre les mains une note que la société Gulfstream Aerospace a envoyée à un de ses clients. Je cite:

Étant donné vos intérêts dans le marché des investissements, on peut se demander si l'achat éventuel d'un Canadair CL-601 est vraiment dans votre intérêt. On sait désormais que la Corporation de développement des investissements du Canada envisage de vendre Canadair. Quand cela sera fait, vers qui vous tournerez-vous pour obtenir l'appui [Inaudible—Éditeur]... et qu'est-ce que cela signifiera pour vos investissements à long terme dans ce produit?

La note vante les propres produits de la Gulfstream. J'ai une question à vous poser. Doit-on voir là quelque chose qui se répétera lors de future privatization, où quelqu'un qui n'a même pas présenté d'offre pourrait sans doute tirer parti d'une société? On pourrait s'attendre à ce qu'il existe des garanties pour veiller à ce que des concurrents ne tirent pas parti de produits conçus et élaborés à même les deniers publics canadiens?

Mme McDougall: D'après ce que vous avez lu de cette note, on n'y révèle aucun renseignement confidentiel ou breveté. Vous faites allusion à la Gulfstream, qui envisageait de faire une offre pour Canadair. John McNaughton et Michael Carter se sont occupés directement des négociations. Je veux leur demander de vous donner des détails mais aucun renseignement breveté n'a été divulgué. C'est la première question que je me suis posé moi-même.

M. McNaughton: Si je me souviens bien, il s'agit d'une lettre adressée par un vendeur à un client potentiel. Il n'est pas inusité, quand on vend une entreprise, que les concurrents essaient de tirer parti de l'incertitude qui existe alors pour augmenter leurs propres ventes. Nous avons tout lieu de croire que les gens avec qui nous avons fait affaire à Gulfstream sont sérieux et ce sont des cadres chevronnés qui envisageaient d'acquiescer la société.

[Text]

They made a very thorough analysis for a period of time and then on the change of control of Gulfstream from a widely held public company controlled by its chief executive officer to a company wholly owned by Chrysler, they went through a period of pause and reconsideration and subsequently declined to pursue the matter further, at which time they returned all of the confidential information which had been provided to First Boston and their own executives who were analyzing the acquisition opportunity for them. Mr. Marshall received a number of strong representations from the chief executive officer of Gulfstream indicating he had issued instructions with the organization that any information which had been gleaned should not be used in an improper way to prejudice Canadair's future.

I think if there is a lingering concern from the communication you have referred to, it obviously has not dissuaded Bombardier from wishing to pursue the acquisition and therefore is not as worrisome a matter as it appeared to be at the time.

M. Guilbault (Saint-Jacques): J'ai une autre brève question, madame la présidente. En parcourant la déclaration d'intention, je remarquais, en page 3, au sujet du protocole d'entente, un paragraphe qui traite de la recherche et du développement. Ce paragraphe dit:

L'actuelle capacité en recherche et développement de la Canadair sera accrue pour faire de la Canadair une véritable société de fabrication d'avions, capable de soutenir la concurrence exercée sur les marchés commerciaux et le marché du matériel de défense.

Mais, ce paragraphe ne prévoit pas d'engagement de Bombardier à continuer à faire la recherche et le développement, à Montréal même, où est située l'entreprise.

Je vous pose cette question parce que les employés de la Canadair se la posent; les montréalais se la posent aussi. Ce que j'ai entre les mains me semble le résumé de la déclaration d'intention. Je conclus que la déclaration d'intention est plus volumineuse.

Le gouvernement a-t-il tenté d'assurer que la recherche et le développement continuera à se faire, à Montréal, dans la province de Québec?

Mrs. McDougall: One of the reasons we have the class B special share is to ensure research and development is carried on within the company. The agreement is with Bombardier, but the subject of the agreement is Canadair. Bombardier has a long and honourable history in Quebec. It acquired Canadair as a Quebec company. There is within the general agreement the fact that operations will remain in Quebec and we will own the class B share to ensure the research is taken out in a way which is appropriate within the Canadair facility. Do you want to add to this?

[Translation]

Ils ont fait une analyse en profondeur qui a duré longtemps et quand il y a eu des changements à la direction de la Gulfstream, qui est passé de société à capital largement réparti contrôlée par un président directeur général au statut de filiale à part entière de la Chrysler, il y a eu une pause et on a réétudié la question. Par la suite, on a décidé d'abandonner les négociations, et à ce moment-là la direction a renvoyé tous les renseignements confidentiels fournis par la *First Boston* et ses propres cadres qui songeaient à acquérir eux aussi la société. Le président directeur général de la Gulfstream a fait de nombreuses démarches auprès de monsieur Marshall et a signalé qu'il avait donné pour consigne que tout renseignement obtenu lors des négociations ne devait pas être utilisé de façon à porter préjudice à l'avenir de Canadair.

S'il y a encore un doute qui plane, d'après la note que vous avez citée, on peut en conclure qu'il est sans importance puisque cela n'a pas empêché Bombardier d'acquérir la société, si bien que les choses ne sont pas aussi inquiétantes qu'elles le paraissaient alors.

Mr. Guilbault (Saint-Jacques): I have another brief question, Madam Chairperson. In the letter of intent, page 3, there is a reference to the memorandum of understanding. There is a specific paragraph on research and development. I quote:

The current research and development capability at Canadair will be increased in order that Canadair become a real aircraft building company, able to meet the competition on commercial and defence equipment markets.

That paragraph does not talk about any commitment by Bombardier to pursue research and development in Montreal where the company is located.

The reason I ask is that employees at Canadair are asking the same question. Montrealers are asking it too. What I have here seems to me to be a summary of the letter of intent. I suppose the letter of intent is more elaborate.

Has the government tried to ensure that research and development will continue to be carried out in Montreal, in the Province of Quebec?

Mme McDougall: Une des raisons pour lesquelles nous avons une catégorie B d'action est afin de garantir que la recherche et le développement seront poursuivis au sein de la société. L'entente a été conclue avec la société Bombardier mais le sujet de cette entente est Canadair. Bombardier est implantée au Québec de longue date. Canadair, la société que Bombardier a acquis, est une société québécoise. Dans l'entente générale, il est prévu que l'exploitation continuera de se faire au Québec et nous seront les détenteurs de ses actions de catégorie B afin que la recherche se fasse adéquatement au sein des installations de Canadair. Avez-vous quelque chose à ajouter là-dessus?

• 1550

Mr. McNaughton: I think you have referenced the \$50 million worth of preferred shares, which are a financial

M. McNaughton: Vous avez parlé des 50 millions en actions préférentielles qui représentent un fardeau financier pour

[Texte]

liability of Bombardier in the event that they do not undertake certain actions which can mitigate that obligation over a period of time, and I think it is a reasonable assumption that this obligation will be reduced through such things as research and development spending. In the event that this does not occur, the government would have a claim to \$50 million in addition to the cash already designated to be received.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Guilbault. La première ronde de dix minutes est terminée. La parole appartient maintenant au Nouveau parti démocratique.

M. Waddell m'a demandé de transférer la première ronde des questions à son collègue, M. Langdon. Je n'y voit pas d'inconvénient.

Monsieur Langdon.

Mr. Langdon: Thanks very much, and thanks for my colleague, too. I wanted first, if I could, to get from the Minister a sense of the asset value as has been set out in the books and so forth of Canadair. She has worked in the financial industry; what would her assessment of the asset value of this company be?

Mrs. McDougall: Let me go through this.

Mr. Langdon: Maybe while she is looking, I can just say that the CDIC annual report for 1984 suggests an asset value of \$398,969,000; in fact about \$399 million.

Mrs. McDougall: This value is about \$224 million compared with the assets—

Mr. Langdon: That is after you take current liabilities away? With respect to 1985, the equivalent figure is \$478 million for assets alone. What is the book value for that?

Mrs. McDougall: The book value at the end of last year is \$224 million; is that right?

Mr. Peter Sagar (Special Projects Officer, Aerospace Directorate, Department of Regional Industrial Expansion): At December 31, 1985.

Mr. Langdon: Okay. With respect to the actual financial return, there is again a letter from CDIC to the Hon. Don Mazankowski, at that stage Regional Industrial Expansion Minister, June 23, 1986, which sets out the normal way in which a financial analyst would assess the amount of payment being received for this company. I take it that you would not have any disagreement with that CDIC document?

Mrs. McDougall: I have not seen the document you are referring to, but there are any number of ways of establishing a value on the price. The best way to establish it is what somebody is prepared to pay, but you can do it as a cashflow multiple or an earnings multiple or a discounted asset base. There are all sorts of ways of assessing the value, but the only way you can really test it is in the marketplace.

Mr. Langdon: Okay, but what we have here is, as I say, Schedule A, a comparison of financial aspects of Bombardier

[Traduction]

Bombardier à moins que cette compagnie n'assume certaines responsabilités notamment en matière de recherche et de développement. Au cas où cette société ne procéderait pas de la sorte, le gouvernement pourrait réclamer 50 millions de dollars en plus de l'argent qu'il doit déjà recevoir.

The Chairman: Thank you, Mr. Guilbault. The first round of 10 minutes is now over and I give the floor to the representative of the New Democratic Party.

Mr. Waddell asked me if he could give his first round to Mr. Langdon. I do not have any objection to this.

Mr. Langdon.

M. Langdon: Merci, à la présidente et à mon collègue. J'aimerais tout d'abord que la ministre me donne une idée de la valeur de l'actif de Canadair, la valeur comptable. Elle a travaillé dans le secteur financier. Pourrait-elle me dire quelle est d'après elle la valeur de l'actif de cette compagnie?

Mme McDougall: Attendez un instant que je cherche.

M. Langdon: Entre temps, je signale que le rapport annuel de la CDIC pour 1984 indique un actif de l'ordre de 398,969,000\$. En fait 399 millions de dollars.

Mme McDougall: La valeur de cette compagnie s'élève à 224 millions de dollars contre un actif...

M. Langdon: Après avoir retranché les exigibilités? En ce qui concerne 1985, le chiffre équivalent est de 478 millions de dollars pour l'actif seulement. Quelle est la valeur comptable?

Mme McDougall: La valeur comptable à la fin de l'année passée était de 224 millions de dollars, n'est-ce pas?

M. Peter Sagar (agent de projets spéciaux, Direction de l'aérospatiale, ministère de l'Expansion industrielle régionale): Le 31 décembre 1985.

M. Langdon: Très bien. En ce qui concerne le rendement financier réel de la société, nous possédons une lettre envoyée le 23 juin 1986; par la CDIC à M. Don Mazankowski au moment où il était ministre de l'Expansion industrielle régionale. Dans cette lettre la CDIC indique la façon normale pour un analyste financier d'évaluer le paiement reçu pour cette société. Je suppose que vous n'êtes pas en désaccord avec le point de vue de la CDIC dans cette lettre?

Mme McDougall: Je n'ai pas vu le document dont vous parlez, mais il y a différentes façons d'établir la valeur. La meilleure façon est sans doute celle que représente le montant qu'un acheteur est prêt à payer. On peut également calculer cette valeur en considérant que celle-ci représente un multiple des bénéfices disponibles, un multiple des gains ou tout simplement en tenant compte de l'actif actualisé. Il y a toutes sortes de façons d'estimer la valeur, mais à mon avis la seule façon de voir ce qu'il en est, est de s'en remettre aux forces du marché.

M. Langdon: Dans cette annexe à dont j'ai parlé, la CDIC établit une comparaison du point de vue financier entre les

[Text]

and CAT proposals from CDIC itself; and they go through the various elements: cash on closing, \$120 million; dividend, \$3 million; payment for airport, \$6 million; deferred cash payments at present value for the guaranteed value of royalties being \$20 million.

• 1555

They talk about contingent payments or liabilities, estimated present value, with both high and low estimates for those two. Those contingent items total between \$8 million and \$12 million. So we are talking about something that would be well under \$160 million. Is that correct?

Mrs. McDougall: Yes.

Mr. Langdon: If you do it as the government has done it.

Mrs. McDougall: Yes.

Mr. Langdon: Could you explain to me why it is that you as Minister feel satisfied with a price that is so much less than the book value of the company itself, particularly when the value of the company has probably increased because of the CF-18 contract that has been assigned to the company?

Mrs. McDougall: This deal was done before the CF-18— and done separately from it. Price almost never is dead on book. It is either higher or lower. There are any number of stocks now trading under book on the Toronto Stock Exchange for any number of reasons. It gets back to the point about how you put a price on a company. What a company is worth is what people are prepared to pay for it. This was done through a competitive bidding process; it is not as though it was a giveaway to somebody just because he came up with some bucks. There was a lengthy bidding process. Book value is nothing more or less than a number on a page. The price is what people pay.

Mr. Langdon: That book value was established for 1985. I note a press release, January 24, 1986, that outlines the great support granted by the federal government for Canadair's CL-289 reconnaissance system in conjunction with the Federal Republic of Germany and France. Would you not think that is likely to be something that would increase the book value, just as the CF-18 contract would increase the book value of the contract?

Mrs. McDougall: Neither of those things have any impact on the book value.

Mr. Langdon: Why not?

Mrs. McDougall: They have an impact potentially on income. Even that is theoretical. The book value only increases if the profits increase and are not paid out in the form of dividends.

Mr. Langdon: But this is likely to increase profits, is it not?

[Translation]

propositions de Bombardier et la CAT. La CDIC passe en revue les différents éléments: les espèces au jour de la fermeture, 120 millions de dollars. Les dividendes, 3 millions de dollars. Le paiement de l'aéroport, 6 millions de dollars, les versements en espèces différés à la valeur actuelle pour la valeur garantie de redevances, 20 millions de dollars.

On y parle également de passif éventuel, de valeur estimée pour ces deux sociétés en tenant d'une évaluation à la hausse et à la baisse. Ce qui porte le total pour ces éventualités entre 8 millions et 12 millions de dollars. Le total représentant nettement moins de 160 millions de dollars. N'est-ce pas?

Mme McDougall: Oui.

M. Langdon: Si l'on fait les mêmes calculs que le gouvernement.

Mme McDougall: Oui.

M. Langdon: Pourriez-vous me dire pourquoi vous êtes, en tant que Ministre, satisfaite de ce prix qui est tellement inférieur à la valeur aux livres de la compagnie elle-même, particulièrement lorsque cette valeur a probablement augmentée à la suite de la signature du contrat des CF-18?

Mme McDougall: Cette transaction a été faite avant la signature du contrat des CF-18 et séparément de celle-ci. De toute façon le prix ne correspond presque jamais à la valeur comptable, il est toujours supérieur ou inférieur à celle-ci. Il y a tout un nombre d'actions qui se vendent à un prix inférieur à leurs valeurs nominales à la Bourse de Toronto à l'heure actuelle et ceci pour différentes raisons. Tout cela pour en revenir à cet argument concernant la valeur d'une compagnie qui n'est autre que celle qu'un acheteur éventuel serait prêt à payer pour celle-ci. Nous avons procédé de toute façon par appel d'offres et nous n'avons pas simplement donné la compagnie à quelqu'un qui était prêt à payer n'importe quel montant. Ce processus a d'ailleurs pris pas mal de temps. La valeur aux livres ne représente ni plus ni moins qu'un chiffre sur une page. Le prix est ce que l'acheteur est prêt à payer.

M. Langdon: Cette valeur aux livres a été établie en 1985. Un communiqué du 24 janvier 1986 indique l'appui important qui a été donné par le gouvernement fédéral à l'engin de reconnaissance CL-289 de Canadair ainsi que par la République fédérale d'Allemagne et la France. Ne croyez-vous pas qu'une telle marque de confiance devrait faire augmenter la valeur comptable de la compagnie comme d'ailleurs les contrats pour le CF-18?

Mme McDougall: Ces deux contrats n'influent pas sur la valeur comptable.

M. Langdon: Et pourquoi pas?

Mme McDougall: Ils peuvent avoir des répercussions sur les revenus, mais même cela est théorique. La valeur aux livres n'augmente que si les profits augmentent et si ceux-ci ne sont pas répartis sous forme de dividende.

M. Langdon: Mais les chances d'une augmentation des profits sont réelles n'est-ce pas?

[Texte]

Mrs. McDougall: If they do them profitably, it will. But that is part of the normal aerospace business, and it is up to the company to ensure that they do it profitably.

Mr. Langdon: But the estimates suggest that net profit is going to increase from an actual of \$6 million in 1984 to an estimate of \$15.2 million in 1985 to a forecast of \$23.8 million in 1986. That is a remarkable increase in profit.

Is the Minister still saying that she is satisfied with a price at least \$65 million less than the book value, despite the evident increasing profitability of the company itself?

Mrs. McDougall: The aerospace industry is notoriously cyclical.

• 1600

I guess I am uncomfortable talking about price and book value. I just do not see the book value as being relevant. If you are talking about a company whose profitability is increasing, it is normally a good time to sell a company. People will pay more for it and it would have been done through the bidding process. I think John should go into this a bit for you.

Mr. Langdon: If I can just make a point, I know about the bidding process that was done. A last point I would like to make, if I could, is that if we talk about a satisfactory price as that which a willing buyer will pay, a satisfactory price is also what a willing seller will accept.

It seems to me there was an option the Minister has not recognized. This was to keep the company and not sell it at this point. It was clear the CF-18 contract might be awarded to the company. It was put in as a contingent item and therefore the price of the company might be worth considerably more to a willing seller, recognizing they would have the contract over the future as well.

Mrs. McDougall: Leaving the CF-18 out of it, there is—

Mr. Langdon: But you cannot.

Mrs. McDougall: Yes, you can.

Mr. Langdon: It is in it.

Mrs. McDougall: It was in the letter of intent from Bombardier and they have—

Mr. Langdon: It is in your CDIC financial calculations.

Mrs. McDougall: They put it in a letter of intent, in which case I have to take it into account in terms of the arithmetic but not in terms of the sale.

The question about the timing of the sale of a company is an important one. It is something we thought about a lot. But the synergy of Bombardier, which is an aggressive company and a marketing company, can do a lot more for Canadair in the private sector than we could add to it as a Crown corporation. I think this is very important for the future of Canadair and for the aerospace industry. There was no public policy purpose for us to keep it. It is a judgment as to whether it will be worth

[Traduction]

Mme McDougall: Si les choses sont faites comme il le faut, oui. Mais cela fait partie des opérations normales des entreprises aérospatiales et c'est à ces entreprises de veiller à leurs profits.

M. Langdon: D'après les prévisions, le profit net devait passer de 6 millions de dollars en 1984 à des prévisions de 15,2 millions de dollars en 1985 et 23,8 en 1986. Il s'agit là d'une augmentation importante dans les profits.

La Ministre prétend-elle toujours être satisfaite d'un prix qui est de 65 millions de dollars inférieur à la valeur aux livres, et ceci en dépit de l'évidente augmentation des profits de la compagnie?

Mme McDougall: L'industrie aérospatiale est bien connue pour ses hauts et ses bas.

Personnellement je n'aime pas associer le prix à la valeur au livre. J'estime que cette dernière n'est pas pertinente. En effet, c'est lorsqu'une compagnie commence à réaliser des profits qu'il convient de songer à la vendre. On en obtiendra un meilleur prix en procédant par appel d'offres. John pourrait peut-être vous donner plus de détails à ce sujet.

M. Langdon: Je suis au courant de l'appel d'offres. Je souligne simplement que si l'on considère qu'un prix satisfaisant est celui qu'un acheteur éventuel serait prêt à payer, on peut dire également qu'un prix satisfaisant est celui qu'un vendeur peut accepter.

Il me semble que le ministre n'a pas tenu compte d'une autre possibilité, celle de ne pas vendre la compagnie. Il était clair que le contrat pour le CF-18 pouvait être accordé à la compagnie. Cette possibilité était connue des acheteurs et c'est la raison pour laquelle le gouvernement, qui vendait cette compagnie, aurait pu demander davantage.

Mme McDougall: Laissons le CF-18 de côté...

M. Langdon: C'est impossible.

Mme McDougall: Mais si.

M. Langdon: Cela fait partie de tout cela.

Mme McDougall: Cela figurait dans la lettre d'intention de Bombardier qui a...

M. Langdon: Cela fait partie des calculs financiers de la CDIC.

Mme McDougall: Cela figure dans la lettre d'intention, ce qui m'oblige à en tenir compte, mais non pas pour la vente.

Le moment où l'on vend une compagnie est important. Nous avons beaucoup réfléchi à cette question. Cependant Bombardier, société dynamique et bien connue dans les milieux de la commercialisation, pourra faire beaucoup plus pour Canadair dans le secteur privé que nous n'aurions pu faire pour cette société si elle était restée société de la Couronne. Je crois que c'est très important pour l'avenir de Canadair et pour l'industrie aérospatiale. Pour nous il n'y avait aucune raison politique

[Text]

more next year or less next year or whether you would have other bidders next year or whether you would have fewer bidders next year or the year after or whatever.

Our judgment was that we had had a good bidding process on this, a legitimate bidding process, and that there was a satisfactory conclusion from this. The government had put in a lot more money than the book value into this company.

Mr. Langdon: Yes, which was an extra concern.

Mrs. McDougall: We are not ever going to get the \$2.2 billion back in the price for the sale of the company and probably not out of the cashflow that would come to the government either.

Our judgment was that the company would be better off in the hands of Bombardier and would have better growth prospects and that the price was reasonable, based on financial considerations.

The Chairman: Thank you very much, Madam Minister. Mr. Langdon, your first round is now over. I am going to Mr. Gabriel Fontaine.

M. Fontaine: Merci, madame la présidente.

Je voudrais poser quelques questions à M^{me} la ministre.

Depuis 1976, on sait que la compagnie Canadair a coûté quelques milliards de dollars aux contribuables canadiens, suite à l'incurie du gouvernement libéral qui nous a précédés.

On a vu une manigance dans les livres de Canadair, dans les années 1982-1983, je pense; une manigance de 1.2 milliard de dollars. Pouvez-vous nous dire, d'abord, combien Canadair a coûté aux contribuables canadiens, et quelle était cette manigance de 1.2 milliard de dollars? On sait que depuis la vente à l'entreprise privée de la compagnie de Havilland il y a eu des effets fort positifs sur les ventes, les investissements et l'emploi créé au Canada.

M^{me} la ministre est-elle en mesure de nous tracer un parallèle avec la Société Canadair, acquise par Bombardier, un parallèle au niveau de l'effet pour l'économie canadienne?

• 1605

Mme McDougall: Les situations sont différentes. Un plus grand nombre d'emplois ont été créés à la de Havilland, après une année. J'espère que Canadair a les mêmes possibilités.

The product lines are a little bit different. The companies were structured differently and therefore the deals are different.

In terms of economic benefits, we see that Canadair with Bombardier can have a fairly dynamic future in the private sector. We certainly have . . . its early days on de Havilland but from what we have seen so far, it is very positive. I would expect always . . . we do not do this unless we think there is

[Translation]

de garder cette société au sein du gouvernement. Il fallait également se demander si la société vaudrait davantage ou moins l'année suivante, si le nombre de soumissionnaires serait supérieur ou inférieur.

Le gouvernement a pensé que le processus d'appel d'offres était bon et que la conclusion à laquelle on était arrivée était satisfaisante. Le gouvernement avait d'ailleurs investi pas mal d'argent dans cette compagnie, en fait des sommes supérieures à la valeur comptable de la compagnie elle-même.

M. Langdon: Oui, et c'est la raison pour laquelle nous nous posons des questions.

Mme McDougall: Nous n'allons jamais pouvoir retirer les 2.2 milliards de dollars investis dans la compagnie en vendant celle-ci et les bénéfices disponibles n'équivaudront certainement pas à cette somme non plus.

Nous avons par conséquent jugé que cette compagnie se trouverait dans une meilleure situation si elle était entre les mains de Bombardier, qu'elle aurait de meilleures possibilités de croissance. De plus le prix offert par cet acheteur était raisonnable si l'on tient compte de considérations financières.

La présidente: Merci, madame la ministre. Monsieur Langdon, votre premier tour est terminé. Je passe la parole à M. Gabriel Fontaine.

Mr. Fontaine: Thank you, Madam Chairman.

I would like to ask a few questions from the Minister.

We know that Canadair has cost Canadian taxpayers several billion dollars since 1976 and that this was due to the incompetence of the former liberal government.

A little cookery was done on the books of Canadair in 1982-1983 and that little trick cost us \$1.2 billion. Could you please tell us what the cost of Canadair has been to the Canadian taxpayer, and also talk to us about this little trick that ended up costing us \$1.2 billion. We know that after the sale of de Havilland to a private company, sales, investments and employment have gone up.

Could the Minister make a parallel with what is going to happen to Canadair now that it is in the hands of Bombardier and give us an idea what the impact is going to be for the Canadian economy?

Mrs. McDougall: The situations of the two companies are different. However, a greater number of jobs have been created at de Havilland after one year and I hope that it will be the same for Canadair.

Evidemment, les produits ne sont pas tout à fait les mêmes, la structure des compagnies également est différente et par conséquent le marché conclu est différent.

En ce qui concerne les retombées économiques, nous entrevoyons un assez bon avenir pour Canadair dans le secteur privé. Dans le cas de de Havilland, il est un peu tôt pour juger, mais d'après ce que nous avons vu jusqu'à présent, la situation est très positive. Nous n'aurions pas procédé de cette façon si

[Texte]

going to be an economic benefit. I think there will be . . . from a sale of Canadair to Bombardier as well.

I am sorry; I have forgotten your first question. This was your last question.

Mr. Fontaine: The first question was:

Quelle somme les contribuables canadiens ont-ils dû investir, en impôts, au déficit de Canadair? Il s'agit de quelques milliards de dollars, je pense. Et aussi, que cherchait à accomplir la manigance dans les livres de Canadair, vers les années 1982-1983? Elle avait effacé une dette de 1.2 milliard, je pense. Qu'est-ce qui justifiait l'effacement de cette dette de Canadair? Voulait-on montrer aux contribuables canadiens qu'on administrerait bien leurs fonds en leur cachant une partie de la vérité?

Mrs. McDougall: The total the government had invested in Canadair depuis son achat en 1976 was \$2.4 billion. This included the original purchase price, equity injections, and the assumption of debt then written.

Mr. Sagar: There was \$1.35 billion effectively on the books.

Mrs. McDougall: Virtually all of this was taken off. The total outlays were \$2.4 billion, not including an opportunity cost on the money.

M. Fontaine: Merci.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Fontaine. Monsieur Brisco.

Mr. Brisco: I have a very brief question. I wonder if the industry, Canadair, has comments to make with regard to the CL-215 in terms of its marketability and its ability to compete worldwide with other water bombers, given its absence under full load to have what would certainly be considered an adequate way to climb in mountains and an adequate turning ability.

Mrs. McDougall: I should explain that Mr. Brisco is from West Kootenay.

Mr. Brisco: I will save it for Canadair.

Mrs. McDougall: He and I had a wonderful ride into Trail not very long ago.

Mr. Brisco: I will ask them for you.

The Chairman: Do you have another question, Mr. Brisco, or is this it?

Mr. Brisco: No, I will let Canadair ponder the answer to it.

The Chairman: Thank you.

Mr. Layton, do you have a question.

Mr. Layton: No, I will pass my questioning until the other witnesses come.

The Chairman: Thank you.

Mr. Guilbault.

[Traduction]

nous n'avions pas pensé qu'il y aurait des retombées économiques. Je crois qu'il en sera de même pour Canadair.

Je m'excuse, j'ai oublié quelle était votre première question.

M. Fontaine: Ma première question était la suivante:

How much money did Canadair cost Canadian taxpayers? I think it would come to several billion dollars. Also, how did it happen that around 1982-1983 a debt of \$1.2 billion if I am not mistaken was forgiven? What justified this? Did the government at the time want to show the Canadian taxpayers that it could administer their money pretty well whereas in fact it was hiding the truth from them?

Mme McDougall: Le total investi par le gouvernement dans Canadair depuis son achat en 1976 s'élève à 2,4 milliards de dollars; cela inclut le prix d'achat original, l'injection de fonds par émission d'actions et l'épouement de la dette.

M. Sagar: Il y avait 1,35 milliard de dollars effectivement sur les livres.

Mme McDougall: Et presque toute cette somme a été radiée. Les dépenses totales s'élevaient à 2,4 milliards de dollars, sans tenir compte du manque à gagner sur les fonds.

Mr. Fontaine: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Fontaine. Mr. Brisco.

M. Brisco: J'aimerais poser une question brève. Les représentants de Canadair pourraient-ils faire des commentaires en ce qui concerne l'avion amphibie CL-215 et parler particulièrement de sa vente et de sa capacité de concurrencer d'autres avions-citernes étrangers, s'il l'on tient compte du fait qu'à chargement complet cet avion n'est pas particulièrement bien équipée pour s'engager dans les montagnes ou pour effectuer des virages.

Mme McDougall: Il faut préciser que M. Brisco est le député de West Kootenay.

M. Brisco: Je garderai ma question pour la poser à Canadair.

Mme McDougall: Monsieur Brisco et moi-même avons fait un bon voyage à Trail il n'y a pas très longtemps.

M. Brisco: Je leur poserai la question.

La présidente: Avez-vous une autre question, monsieur Brisco, ou avez-vous terminé?

M. Brisco: Je vais laisser Canadair réfléchir à cette question.

La présidente: Merci.

Monsieur Layton, avez-vous une question à poser?

M. Layton: Non, je réserverai mes questions pour les autres témoins.

La présidente: Merci.

Monsieur Guilbault.

[Text]

M. Guilbault (Saint-Jacques): Oui, j'ai une question faisant suite à une question posée précédemment. J'ai mentionné les visites de Gulfstream et de d'autres compétiteurs à Canadair. Suivant des renseignements, il semble qu'au printemps de 1985, le conseil d'administration de Canadair s'était opposé, à l'unanimité, à divulguer à Gulfstream et à d'autres compétiteurs des informations qu'ils considéraient confidentielles, telles que des listes de clients, de plans de marketing, des orientations de recherche, des programmes de service à la clientèle et certains projets d'avenir. Selon mes informations la Corporation de développement des investissements du Canada aurait rejeté ces objections et demandé à Canadair de dévoiler les informations. Est-ce exact?

Mrs. McDougall: Since I was not present at the meeting, I will ask Mr. Carter if he will answer. He is with the CDIC.

Mr. Michael Carter (Executive Vice-President, Canada Development Investment Corporation): The directors of Canadair at the time were concerned about the confidentiality of information given to Gulfstream, which was a proper concern for the board. The terms of reference of Canadair's board are to look after the well-being of the company on an ongoing basis, whereas the terms of CDIC's board, which is the parent company, are in addition to look after its well-being and to look after its management, but also to sell the company.

• 1610

The Canadair board felt that they did not want to take on the responsibility of passing information to Gulfstream. The CDIC, after reviewing the situation, we believed that Gulfstream was genuinely interested in making an offer. We took our best efforts to ensure that the information that we provided to them would remain confidential to those in the company who were doing an assessment, and we provided them with the information.

As I think was outlined earlier, when their ardour cooled, they returned the information to us. We have no reason to believe that any of the information we provided to them was used to the detriment of Canadair.

M. Guilbault (Saint-Jacques): Vous prenez donc la parole d'un compétiteur qui vous dit qu'il se servira de ces documents uniquement pour lecture avant le coucher! Pouvez-vous me confirmer si ces documents contenaient des informations comme celles que j'ai mentionnées tantôt, à savoir, des listes de clients, des plans de marketing, des orientations de recherche, des programmes de service à la clientèle, des projets d'avenir... Est-ce le genre d'informations dont il est question?

Mr. Carter: We specifically did not supply marketing information. The process we have followed in this instance, and we followed it in other instances with companies who are potential competitors, is that first, you give information out that is essentially public information. If, after that stage, you are confident that they are genuinely interested bidders and have the potential, we sign a confidentiality letter of agreement with them, which is quite detailed.

[Translation]

Mr. Guilbault (Saint-Jacques): My question follows up on another one that I asked previously. I mentioned the visits made by Gulfstream and other competitors to Canadair. According to some information, it seems that in the spring of 1985 the board of directors of Canadair had agreed unanimously not to divulge to Gulfstream or other competitors information that they considered confidential, such as lists of clients, marketing plans, research planning, programs concerning service to clients and other future plans. According to my information, the CDIC rejected Canadair's objections and asked that Canadair disclose its information. Is that true?

Mme McDougall: Étant donné que je n'étais pas présente à la réunion, je demanderais à M. Carter de répondre. Il est membre de la CDIC.

M. Michael Carter (vice-président exécutif, Corporation des développements et des investissements du Canada): Le conseil d'administration de Canadair à l'époque se préoccupait de la confidentialité des renseignements donnés à Gulfstream, ce qui était normal. D'après le mandat de Canadair, son conseil d'administration est tenu de s'occuper en permanence du bien-être de la compagnie; le mandat de la CDIC, société-mère, est en outre de s'occuper de sa gestion et de sa vente.

Le conseil d'administration de Canadair a estimé qu'il ne voulait pas prendre la responsabilité de transmettre des informations à Gulfstream. Après étude de la situation, la CDIC a conclu que Gulfstream était véritablement intéressé à présenter une offre. Nous avons fait tout notre possible pour nous assurer que les renseignements transmis resteraient entre les mains des personnes qui à Gulfstream procédaient à l'évaluation. Nous avons transmis ces renseignements.

Comme je l'ai dit précédemment, lorsque leur ardeur s'est apaisée, ils nous ont rendu tous les renseignements que nous leur avons transmis. Nous n'avons aucune raison de croire que ces renseignements avaient été utilisés au détriment de Canadair.

Mr. Guilbault (Saint-Jacques): So you are taking the word of a competitor who says that he will use the documents only as bedtime reading. Could you please tell me if those documents contained information such as I mentioned earlier, namely lists of clients, marketing plans, research orientation, service to client's programs, future programs and so on. Was that the type of information that was given to the company?

M. Carter: Nous n'avons pas fourni à dessein des renseignements en matière de commercialisation. Nous avons procédé de la même façon qu'avec les autres sociétés qui pourraient être des concurrents possibles, c'est-à-dire que l'on transmet dans un premier temps exclusivement les renseignements qui sont de notoriété publique. Si, par la suite, on se rend compte que l'on a devant soi des soumissionnaires vraiment intéressés à acheter la compagnie, nous rédigeons une entente confidentielle très détaillée.

[Texte]

We then provide them with further information. However, until you know that you have an agreement with a bidder, you still retain information and do not give them the most sensitive information. I think if you ask Bombardier later on, they can tell you that there was information we refused to give them until the stage where we were right down to an agreement, and so the most sensitive information is not revealed.

Mr. Guilbault (Saint-Jacques): Thank you for now.

La présidente: Merci, monsieur Guilbault.

Monsieur Waddell.

Mr. Waddell: I would like to ask you some questions, Madam Minister, being my first time—

Mrs. McDougall: Why are you smiling, Ian?

Mr. Waddell: I am smiling because I listened to you; I hope you give me some straight answers, not a lot of bumph and rhetoric. I was listening to "there is a dynamic future in the private sector," and I read some of the material here and it really does not . . . I am not talking about the figures now, I am talking about the reasons for privatizations and so on.

So let me ask you a couple of specific questions and then some general questions. One specific I want to get out of the way is, does the West German government owe Canadair \$60 million?

Mrs. McDougall: Michael, can you answer this? You know that contract better than I do.

Mr. Carter: There are Canadair people here who could answer it more specifically, but in the terms of the West German contract, they provided a significant amount of money up front, so I would rather doubt that they in fact owe Canadair money at this time.

Mr. Waddell: Well, I am told that they owe Canadair \$60 million because they bought some Challenger jets and they are not flying them now because of some problems with the instruction manuals. I may be wrong . . . they are not getting the proper translations. I would like to know whether they still owe the company money and if they do owe the company money, how much, and who gets the money in the future, Canadair or the Government of Canada?

Mrs. McDougall: Peter Sagar is going to answer that, Ian.

Mr. Sagar: The structure of the deal with Germany, as I understand, and you can confirm this with Canadair officials later, is that money was placed in an escrowed bank account to be obtained by Canadair once the aircraft were put into service. The aircraft were delivered and a number were put into service, but it was found that there were problems with the translations of the manuals. Those translations were performed by the German partner of Canadair called Dornier GmbH. The translations have now been rectified. Canadair devoted a considerable number of resources to doing it and the aircraft are back in service.

[Traduction]

Ce n'est qu'alors que nous fournissons d'autres renseignements. Nous ne les fournissons pas avant que cette entente soit signée et nous ne donnons par conséquent aucun renseignement de nature délicate. Vous pourrez demander à Bombardier par la suite, mais cette compagnie pourra vous dire que nous avons refusé de transmettre certains renseignements avant l'étape de la signature d'une entente. De cette façon, on ne révèle pas les renseignements critiques.

M. Guilbault (Saint-Jacques): Cela suffira pour le moment.

The Chairman: Thank you, Mr. Guilbault.

Mr. Waddell.

M. Waddell: J'aimerais vous poser quelques questions madame la Ministre; en effet c'est la première fois . . .

Mme McDougall: Pourquoi êtes-vous en train de sourire, Ian?

M. Waddell: Si je souris, c'est tout simplement parce que je vous ai écoutée et que j'aimerais maintenant que vous me donniez des réponses directes et plus tout ce blabla. Vous parlez du dynamisme du secteur privé de l'avenir de celui-ci, mais en lisant les documents que j'ai ici je ne crois pas . . . je ne parle pas des chiffres, mais des raisons qui motivent les privatisations.

J'aimerais donc vous poser quelques questions précises et quelques autres de nature générale. J'aimerais que l'on me dise une fois pour toutes s'il est vrai que la République fédérale d'Allemagne doit 60 millions de dollars à Canadair.

Mme McDougall: Michael pourriez-vous répondre? Vous connaissez mieux ce contrat que moi.

M. Carter: Les représentants de Canadair pourraient sans doute répondre plus précisément à cette question, mais je peux vous dire que le contrat avec l'Allemagne fédérale prévoyait des versements initiaux importants et c'est la raison pour laquelle je doute que ce gouvernement doive encore de l'argent à Canadair.

M. Waddell: On me dit qu'il doit encore 60 millions de dollars à Canadair pour des avions dont on ne se sert pas encore à cause de certains problèmes liés aux manuels d'instructions. Apparemment il y aurait des problèmes de traduction. J'aimerais savoir si ce pays doit encore de l'argent à la compagnie et si tel est le cas qui recevra ces fonds à l'avenir, Canadair ou le gouvernement canadien?

Mme McDougall: Peter Sagar va répondre à cette question.

M. Sagar: D'après le contrat qui a été signé avec l'Allemagne fédérale, et vous pourrez sans doute obtenir confirmation de ce que je vous dis des fonctionnaires de Canadair par la suite, l'argent était déposé dans un compte de garantie bloqué auquel Canadair aurait accès dès que les avions deviendraient opérationnels. Ceux-ci ont été livrés, un certain nombre mis en service, cependant on s'est rendu compte qu'il y avait des problèmes au niveau de la traduction des manuels. Ces traductions avaient été faites par le partenaire allemand de Canadair, Dornier GMBH. La traduction a maintenant été

[Text]

• 1615

To the extent there is any money owing, it would be on any other aircraft yet to be delivered under the contract.

Mr. Waddell: I am misinformed that there is \$65 million owing?

Mr. Sagar: There still may be money in the escrow account yet to be related to future aircraft deliveries under the contract. I think—

Mr. Waddell: I am talking about past—

Mr. Sagar:—at this stage three of the seven aircraft have been formally taken delivery of. There may be four, but it is on that order.

Mr. Waddell: Perhaps you could check it further for me, because I—

Mr. Sagar: I think the Canadair officials who will appear later should know.

Mr. Waddell: All right, I will put the question to them.

Madam Minister, Bombardier has some experience in aerospace, but not a lot. Where are they going to get the management to manage this company?

Mrs. McDougall: At the risk of making Mr. Don Lowe less humble than he already is, I would suggest to you in my discussions with Bombardier—and I think they can clarify this in terms of management plans—they brought a particular kind of expertise to the table by way of marketing and so on. They did not pretend to be aerospace experts. They went out and hired one of the best people I think they could have to run the company in the person of Don Lowe. There is considerable expertise in Canadair as well.

Mr. Waddell: In your documents you have a backgrounder to privatization. I want to get at the reasons why you want to privatize. You say because either the companies stop serving public purposes or they need better management internally. You say in seeking a new owner the government examined the potential or prospective buyers in three main areas: sound management, financial base and a potential for major contribution.

This is a company which has lost a lot of money. The government had to put \$2.2 billion into it. Will there be changes in management? It looks to me like you are basically going to have the same management.

Mrs. McDougall: Management is one of the criteria we look at. We look at a number of things. First of all, is there a public policy purpose or not? Secondly, where are the economic benefits best served in the future? Thirdly, are there mixed objectives between a Crown corporation having a public mandate and also serving a commercial purpose? Fourthly, is

[Translation]

mise au point. Canadair y a consacré beaucoup de ressources et l'avion est maintenant de nouveau en service.

S'il y a des arriérés, ceux-ci porteraient sur des avions qui n'auraient pas encore été livrés aux termes du contrat.

M. Waddell: Alors les renseignements que j'ai et selon lesquels le gouvernement ouest-allemand devrait encore 65 millions de dollars sont faux?

M. Sagar: Il est possible que certains fonds se trouvent toujours dans le compte de garantie bloqué et que ceux-ci sont destinés à la livraison d'autres avions sous contrat.

M. Waddell: Je parle du passé . . .

M. Sagar: À l'heure actuelle le gouvernement ouest-allemand a pris livraison de trois des sept avions. Peut-être s'agit-il de quatre, mais c'est dans cet ordre d'idée.

M. Waddell: Peut-être pourriez-vous vérifier davantage, car je . . .

M. Sagar: Je crois que les fonctionnaires de Canadair qui devront comparaître par la suite devraient être au courant de la situation.

M. Waddell: Très bien je leur poserai cette question.

Madame la ministre, Bombardier a une certaine expérience de l'aérospatiale, mais pas beaucoup. Comment pourront-ils gérer ce genre de compagnie?

Mme McDougall: Au risque de faire rougir M. Don Lowe, et vous pourrez ensuite poser des questions à Bombardier quant à son programme de gestion, je puis vous dire que cette compagnie n'a pas prétendu être experte en aérospatiale et c'est pourquoi elle a décidé de recruter les services d'une personne comme M. Don Lowe. De plus, il y a pas mal de personnes compétentes à Canadair également.

M. Waddell: Dans vos documents je vois que vous avez une notice sur la privatisation. J'aimerais comprendre pourquoi vous voulez privatiser. Vous parlez du fait que certaines compagnies arrêtent de servir le public ou qu'elles ont besoin d'une meilleure gestion interne. En cherchant un nouveau propriétaire, le gouvernement tient compte des possibilités des acheteurs et ceci dans trois domaines: une bonne gestion, une bonne base financière et les possibilités de contribuer de façon importante à l'avenir de la compagnie.

Il s'agit d'une compagnie qui a perdu pas mal d'argent. Le gouvernement a en effet injecté 2.2 milliards de dollars dans celles-ci. Y aura-t-il des changements dans la gestion? Il me semble qu'en fait, il n'y aura pas de changements dans celle-ci.

Mme McDougall: La gestion est pour nous un critère que nous étudions. Nous en étudions d'autres. Tout d'abord, le compagnie est-elle nécessaire pour mettre en pratique une politique publique? Deuxièmement, comment les intérêts économiques de celle-ci seront le mieux réalisés à l'avenir. Troisièmement, nous nous préoccupons des doubles objectifs d'une société d'État, société à mandat public mais à vocation

[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

[Text]

de rachat pendant les 20 prochaines années, au coût coté ainsi qu'un droit de préemption pendant les 20 autres années qui suivront. Beaucoup de gens de Montréal s'inquiètent que ces terrains soient vendus à d'autres pour être développés; ils se rapprocheraient ainsi de la Canadair. Je veux demander à la ministre, si elle peut nous donner un engagement au cas où on voudrait vendre ces terrains pour les faire développer? Le gouvernement utilisera-t-il, effectivement, son option de rachat.

Mrs. McDougall: One of the reasons we have a particular agreement around the airport is to ensure that the future of those lands relates either to Canadair or that they will undertake to replace that facility in Quebec. Peter, do you want to talk about the details of this? There is a protection in there to ensure the land is not sold off to developers at the expense of the public purse.

Mr. Sagar: Yes, it is exactly that. There has always been a concern when the Crown has sold land in the past that somebody was going to be making a fast dollar on the deal. To prevent that from happening in this case and in the case of the de Havilland lands, the Crown retains a right to repurchase the land at its current market price, adjusted for inflation for, I believe, the next 20 years. If Canadair decides to sell the land, the Crown can always buy it back. There is—

Mr. Guilbault (Saint-Jacques): Yes, I knew that, but thanks for the information. It may clarify it for the other members of the committee. However, my question is if we can have a commitment from the government that, if this were to happen, the government would actually jump in and use the option; otherwise, if we do not have that commitment, it is still just an option.

Mrs. McDougall: We would not have the option—

Mr. Guilbault (Saint-Jacques): We do not have the commitment.

Mrs. McDougall: —if we did not mean it. What would be the point?

Mr. Guilbault (Saint-Jacques): Okay.

The Chairman: Thank you, Mr. Guilbault. If the members of the committee agree, Mr. Langdon has asked me if he may ask another one or two questions. Is that what I heard? If there are no more questions to the Minister on this side . . . I know she has another committee as well. If it is agreed by the committee, we will let Mr. Langdon pose his question or two.

Mr. Langdon: I would like to go back to the question of insurance which I believe the Minister in her answer referred to as indicating a problem only if insurance were not available whatsoever. Now, reading the Salomon Brothers letter of August 11, 1986, I get quite a different statement than that. I would like to ask the Minister to clarify whether her quite strong view is correct, or whether this clause in the Salomon Brothers letter, page 3, is correct. It indicates that "the Crown is at risk only if insurance becomes unobtainable at economically practicable cost". This seems to me to be quite a strong

[Translation]

is a buy back provision for the government during the next 20 years at the price quoted and a pre-emptive right for the next 20 years. Many people around Montreal worry that these lands might be sold to developers. I would like to ask the Minister if she could give us a commitment in case these lands would be sold for development. Would the government in fact use its pre-emptive right in that case?

Mme McDougall: Une des raisons pour lesquelles nous avons conclu une entente particulière est que nous voulons nous assurer que ces terrains restent entre les mains de Canadair ou que cette société s'engagera à remplacer ces installations au Québec. Peter, pourriez-vous nous donner des détails? En tout cas l'entente prévoit une protection afin que les terrains ne puissent pas être vendus aux dépens du public.

M. Sagar: Précisément. On s'est toujours inquiété de la spéculation lors de la vente des terres du domaine public. Pour éviter que cela se passe dans ce cas et dans le cas de de Havilland, la Couronne garde un droit de rachat au prix courant du marché avec rajustement pour tenir compte de l'inflation et ceci pendant les vingt prochaines années. Si Canadair décide de vendre les terrains, la Couronne peut toujours les racheter.

M. Guilbault (Saint-Jacques): Oui, je le sais, je vous remercie pour les renseignements qui pourront peut-être aider d'autres membres du Comité, cependant j'aimerais que le gouvernement s'engage, si cela se produisait, à utiliser son option d'achat. Sans un tel engagement, il s'agit d'une option simple dont le gouvernement peut ou non se prévaloir.

Mme McDougall: Nous n'aurions pas l'option . . .

M. Guilbault (Saint-Jacques): Nous n'avons pas l'engagement.

Mme McDougall: . . . si nous ne voulions pas l'avoir. Cela servirait à quoi?

M. Guilbault (Saint-Jacques): Très bien. Dieu seul connaît la réponse.

La présidente: Merci monsieur Guilbault. M. Langdon m'a demandé s'il pourrait poser une ou deux autres questions. Les membres du Comité sont-ils d'accord? Si les membres de ce côté ne veulent plus poser de questions à la ministre, je sais qu'elle a un autre engagement. Nous laisserons donc M. Langdon poser sa question.

M. Langdon: J'aimerais revenir à la question de l'assurance. D'après la ministre, cette question d'assurance ne se poserait que s'il n'y en avait pas du tout. Or, en lisant la lettre des frères Salomon en date du 11 août 1986, j'ai une toute autre impression. J'aimerais demander à la ministre de me dire si elle est sûre de ce qu'elle avance ou si cette lettre des frères Salomon (particulièrement la page 3) ne serait pas exacte. D'après la lettre, «la Couronne assume certains risques seulement au cas où l'assurance ne pourrait être obtenue à un prix abordable». Il me semble qu'il s'agit là d'une précision

[Texte]

qualifying phrase. Is the Minister saying that is not a significant phrase?

• 1625

Mrs. McDougall: No. That is correct. I think if it is available at an economically impracticable cost, then it is essentially not available . . . if it is designed not to be available. In the opinion of all our insurance experts that is most unlikely.

Mr. Langdon: As I read the Marsh & McLennan letter, it dealt with the question of whether or not insurance would be obtainable, period; not with the question of whether it would be obtainable at an economically practicable cost.

Mrs. McDougall: Well, the conclusion of the letter is—

Mr. Langdon: It seems to me that is a gap.

Mrs. McDougall: It is far less of a gamble than the fact that we are 100% liable now.

Mr. Langdon: Sorry, I said a gap. A gap rather than a gamble.

Mrs. McDougall: The Marsh & McLennan letter says:

It is obvious from the foregoing that the Bombardier proposal is clearly superior in that it relieves the government of any on-going premium involvement or financial participation in deductibles. We feel there will always be insurance available in some form and therefore the proposals made by Bombardier and CAT in the event insurance becomes unavailable are academic.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Langdon. If I may thank the Minister—

Mr. Waddell: Excuse me, Madam Chairman, but I understand the Minister's meeting is not till 5 p.m. I wonder if I might be permitted another question.

The Chairman: One question, Mr. Waddell? Do you have one other question?

Mr. Waddell: I have got just one or two . . . short. I just want to—

The Chairman: You know, we have rules. We had a set of rules yesterday, which is 10 minutes and 10 minutes, 10 minutes and then 5 minutes this side. So we can go through the whole evening with your 5 minutes if we play that and they do not have questions, we go back to you, you do not have questions—

Mr. Waddell: No, no, I understand that.

The Chairman: So you know you cannot have the floor all the evening. We have to . . .

Mr. Waddell: Just a couple to clear up one thing. I am not going to be long.

[Traduction]

d'envergure. La ministre estime-t-elle que ce n'est pas une phrase importante?

Mme McDougall: Non. Si elle ne peut s'obtenir qu'à un coût prohibitif, alors à toutes fins utiles elle n'est pas disponible. De l'avis de tous nos experts, c'est très peu probable.

M. Langdon: D'après mon interprétation de la lettre de Marsh McLennan, il s'agissait de savoir si l'on pourrait obtenir une assurance ou non, rien de plus; il n'était pas question de savoir si cette assurance pourrait s'obtenir à un coût raisonnable.

Mme McDougall: Eh bien, la lettre conclut . . .

M. Langdon: Il me semble qu'il y a une lacune.

Mme McDougall: Cela représente un risque beaucoup moins important que la situation actuelle où nous sommes entièrement responsables.

M. Langdon: J'ai parlé de lacune, je n'ai pas dit risque.

Mme McDougall: Voici ce que dit la lettre de Marsh McLennan:

A la lumière de ce qui précède, il est évident que la position de Bombardier est supérieure en ce qu'elle libère le gouvernement de toute obligation de participer, de façon soutenue, aux paiements des primes ou, financièrement, aux franchises. Nous croyons qu'il sera toujours possible d'obtenir une assurance sous quelque forme que ce soit. Ainsi la proposition présentée par Bombardier et la CAT pour les cas où elles ne pourraient obtenir une assurance est purement théorique.

La présidente: Merci, monsieur Langdon. Si je peux remercier la ministre . . .

M. Waddell: Excusez-moi, madame la présidente, mais je crois savoir que la réunion de la ministre n'aura pas lieu avant 17 heures. Voudriez-vous me permettre une autre question?

La présidente: Une question, monsieur Waddell? Avez-vous une autre question?

M. Waddell: Seulement une ou deux petites questions. Je veux simplement . . .

La présidente: Vous savez, nous avons des règles. Hier nous étions convenus d'accorder dix minutes à chaque parti suivies d'un tour de cinq minutes. Ainsi vous pourrez passer toute la soirée à poser des questions si les autres membres du comité n'en ont pas . . .

M. Waddell: Je comprends.

La présidente: Vous comprenez bien que vous ne pourrez pas monopoliser la parole toute la soirée. Nous devons . . .

M. Waddell: Seulement que quelques précisions. Je ne serai pas long.

[Text]

The Chairman: Let us go, Mr. Waddell.

Mr. Waddell: On page 9 of the summary of the Letter of Intent, the CF-18 contract is the \$10 million estimate. I notice in the—and I know it is an earlier document—the CDIC document in schedule A it is a high of \$2 million low of \$1 million. Is there a reason for that difference?

Mrs. McDougall: There is a discounted present value to the contract that was put in the Letter of Intent. That is the difference in the number, in the actual cash, and the discounted present value.

Mr. McNaughton: The \$10 million is a cap on the amounts that would be due on an annual basis to CDIC. The \$1 million to \$2 million range in the letter is an assessment of the present value of the stream that would amount to a total of \$10 million over a period of time.

Mr. Waddell: Okay. Secondly, with respect to the job statement, Madam Minister, that Bombardier is committed to maintaining existing levels of employment at Canadair subject to cyclical shifts and sound business practices and will pursue new programs and opportunities so the level of employment at Canadair and its suppliers will increase... I am a little worried that this could be internally contradictory. Suppose sound business practices call for cutting the work force; does the government consider the company is committed to in fact keep employment at the same levels or to increasing employment?

Mrs. McDougall: I think the acquirer is committed to building a dynamic future for this company which means that on balance, employment opportunities are going to increase. If you are asking whether there are guarantees, the answer is no. There are no guarantees at Canadair; there are no guarantees for your job or mine.

It would be impossible to sell a company and freeze the number of jobs or suggest there cannot be any fewer jobs than exist now. Certainly under Crown ownership employment in Crown corporations has gone up and down. If the economic benefits are there, as we believe they will be, then the job prospects and the stability for the workers at Canadair will improve.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Waddell. Merci beaucoup, madame la ministre.

Mme McDougall: Merci, madame la présidente.

• 1630

La présidente: Je voudrais remercier les consultants et les experts, au nom du Comité. Ils ont soumis des études intéressantes au gouvernement. Je veux les féliciter de leur professionnalisme dans ces rapports. Merci.

Je voudrais souhaiter la bienvenue à M. Laurent Beaudoin, président et directeur général de Bombardier Incorporée; M. Don Lowe, président et directeur général de Canadair Limitée.

[Translation]

La présidente: Allons-y, monsieur Waddell.

M. Waddell: À la page 9 du résumé de la déclaration d'intention, le contrat CF-18 présente la prévision de 10 millions de dollars je vois à l'annexe A d'un document antérieur, le document de la CDIC, un maximum de 2 millions de dollars et un minimum de 1 million de dollars? Y a-t-il une raison à cette différence?

Mme McDougall: La valeur actualisée du contrat figure dans la déclaration d'intention. Voilà qui explique la différence entre les deux, c'est la valeur actuelle.

M. McNaughton: La somme de 10 millions de dollars représente un plafond des créances qui doivent être remboursées annuellement à la CDIC. Cet éventail de 1 million de dollars à 2 millions de dollars mentionné dans la déclaration est une évaluation de la valeur actuelle d'un revenu qui se chiffrera à un total de 10 millions de dollars sur une période donnée.

M. Waddell: Très bien. Mon deuxième point concerne la déclaration où Bombardier s'engage à maintenir les emplois actuels de Canadair, sous réserve de fluctuations conjoncturelles, et de bonnes pratiques commerciales. Elle va lancer de nouveaux programmes afin d'augmenter les emplois... il me semble qu'il y a une certaine contradiction ici. Supposons que les bonnes pratiques commerciales obligent une compression des effectifs. Le gouvernement estime-t-il que Bombardier s'engage à maintenir les emplois au même niveau ou bien à les augmenter?

Mme McDougall: Je pense que l'acheteur s'engage à créer un avenir dynamique pour la société, ce qui veut dire, en fin de compte, davantage d'emplois. Si vous voulez savoir s'il y a des garanties, je vous réponds par la négative. Il n'y a pas de garantie à Canadair; il n'y a pas de garantie pour votre emploi ni le mien.

Il serait impossible de vendre une société en gelant le nombre d'emplois ou en fixant comme condition que le nombre d'emplois ne peut pas baisser. Il est certain que les effectifs des sociétés d'État ont fluctué, même si elles appartiennent à l'État. Si les avantages économiques sont là, comme nous le croyons, les perspectives d'emploi et la stabilité pour les travailleurs de Canadair s'amélioreront.

The Chairman: Thank you, Mr. Waddell. Thank you very much, Madam Minister.

Mrs McDougall: Thank you, Madam Chairman.

The Chairman: On behalf of the committee, I would like to thank the consultants and experts. They submitted some interesting studies to the government. I would like to congratulate them on their professionalism. Thank you.

I would like to welcome Mr. Laurent Beaudoin, President and Chief Executive Officer of Bombardier Incorporated; Mr. Don Lowe, President and Chief Executive Officer of Canadair

[Texte]

Monsieur Beaudoin, auriez-vous l'amabilité de nous présenter les personnes qui vous accompagnent.

M. Laurent Beaudoin (président et directeur général, Bombardier Incorporée): Je vous présente M. Yvon Turcot, relations publiques, de la firme Intercommunicant; M. Barry Olivella, de la firme Woods Gordon; ce dernier a travaillé avec nous sur le dossier de l'acquisition de Canadair; et M. Wohl, conseiller juridique chez Canadair.

La présidente: Merci beaucoup. Monsieur Beaudoin, nous avons une copie de votre déclaration. Vous entretenez le Comité pendant quelques minutes. Nous passerons ensuite aux questions.

M. Beaudoin: Madame la présidente, mesdames et messieurs. Je vous remercie pour cette occasion de participer au processus législatif concernant la vente de Canadair. Je crois comprendre que nous sommes limités par le temps. Je me contenterai donc de vous donner un résumé du mémoire déposé. Les remarques de M. Don Lowe ont également été déposées.

Mon intervention a essentiellement pour objet de vous présenter brièvement notre compagnie et de vous exposer les raisons qui nous ont conduits à vouloir nous porter acquéreurs de Canadair. Comme vous le savez, Bombardier est une compagnie de propriété canadienne, à vocation internationale. Ses activités de conception, de développement, de fabrication et de commercialisation portent sur une gamme de produits reliés au transport. La corporation Bombardier est aujourd'hui reconnue comme un des grands fabricants mondiaux de matériel de transport en commun. Elle se classe aussi parmi les plus importants constructeurs nord-américains de moteurs diesel, tout en conservant sa position de chef de file de l'industrie de la moto-neige et en s'affirmant de plus en plus comme fournisseur de véhicules militaires.

La corporation Bombardier emploie maintenant quelque 8,000 personnes et exploite des usines au Canada, aux États-Unis, en Autriche et en Belgique. Le chiffre d'affaires global excède 850 millions de dollars et nos produits finis sont expédiés dans 50 pays.

Bombardier est une compagnie à structure multidivisionnaire, dans laquelle chacune des divisions est autonome et a sa propre direction. Ce style de gestion nous permet donc de prendre des décisions rapides et efficaces, en relation directe avec les réalités du marché et les capacités des employés. Le succès de chacune de nos divisions repose non seulement sur une bonne connaissance du marché et un savoir-faire en matière de production, mais aussi sur la compétence technologique.

• 1635

Vous admettez que nous ne serions pas où nous en sommes aujourd'hui si nous n'avions réussi à nous maintenir à l'avant-garde de la technologie dans tous les secteurs de nos activités.

We have proven a Canadian firm can compete efficiently in complex international markets. The skills and resources which have made Bombardier successful are in essence those required to make Canadair successful in the longer term.

[Traduction]

Limited. I would ask you, Mr. Beaudoin, to kindly introduce the people you have with you.

Mr. Laurent Beaudoin (President and Chief Executive Officer, Bombardier Incorporated): With me today are Mr. Yvon Turcot, Public Relations, from Intercommunicant; Mr. Barry Olivella, from Woods Gordon, who worked with us on the purchase of Canadair; and Mr. Wohl, Canadair's legal advisor.

The Chairman: Thank you very much. We have copies of your statement, Mr. Beaudoin. We would ask you to speak about it briefly, after which we will move into our question period.

Mr. Beaudoin: Madam Chairman, ladies and gentlemen. I would like to thank you for this opportunity to participate in the legislative process regarding the purchase of Canadair. I understand that our time is limited; therefore I will just present a summary of our brief. Mr. Don Lowe has also tabled his opening remarks.

The main purpose of my remarks is to describe our company briefly and to tell you why we wanted to purchase Canadair. As you know, Bombardier is a Canadian-owned company with an international focus. We are active in all aspects of transportation equipment manufacturing—design, development and marketing. Bombardier is recognized as one of the world leaders in the mass transit equipment industry and it ranks among North America's major builders of diesel engines. Its leadership in the snowmobile industry remains unchallenged and it has emerged increasingly as a supplier of military vehicles.

Bombardier now employs some 8,000 people and operates plants in Canada, the United States, Austria and Belgium. Our overall revenues are in excess of \$850 million annually and we market our products in 50 countries.

Bombardier is structured as a multi-divisional firm in which each division is independent, with its own senior management. This organizational style enables us to make decisions efficiently, effectively and close to the market and the employees. In addition to market knowledge and production know-how, the success of each of our divisions is based on technology.

You will appreciate that we would not be where we are today without having stayed at the leading edge of technology.

Je crois que Bombardier a prouvé qu'une entreprise canadienne peut se tailler une place dans des marchés internationaux complexes. Les aptitudes et les ressources qui ont

[Text]

I believe our management style and corporate values will be welcome and stimulating for Canadair. We place responsibility in competent hands, set demanding targets, and give our people the freedom to achieve them in their own way.

Our business plan for Canadair recognizes that many of the resources necessary for future success are in place today: people, technology, products and manufacturing facilities. But we must consolidate and strengthen Canadair's market position over the next year or so.

Finally, we recognize it is absolutely essential that Canadair maintain its technology base. We plan to increase the scope of R and D activities, pursuing areas of technology transfer and seeking new high technology products.

We approach the acquisition of Canadair with enthusiasm. We are confident both companies can prosper through the combination of resources aimed at strengthening the Canadian aerospace and transportation industries and at making Canadair a world leader in aerospace.

Merci madame.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Beaudoin.

Puisqu'il n'y a pas d'autre déclaration, nous allons passer aux questions. Monsieur Guilbault.

M. Guilbault (Saint-Jacques): Madame la présidente, vous me permettez tout d'abord d'offrir mes félicitations à M. Beaudoin, à M. Lowe et à ses associés, pour avoir gagné ce marché et s'être portés acquéreurs de la maison Canadair.

Nous sommes heureux, dans le présent cas, contrairement à la vente de la de Havilland, qu'une compagnie canadienne ait acheté Canadair. Nous sommes doublement heureux, et moi particulièrement qui représente un comté montréalais, qu'une maison du Québec ait acheté Canadair.

J'ai été en contact, à quelques reprises, avec des représentants, des ouvriers de Canadair. Ils ont, évidemment, certaines préoccupations. Je voudrais vous entretenir de ces préoccupations, quelques instants.

Bien sûr, à l'article 7, la déclaration d'intention dit que Bombardier s'est engagée à maintenir les niveaux d'emplois existants à Canadair. Évidemment, sous réserve des changements cycliques, des saines pratiques de gestion, et, en lisant entre les lignes, la «rationalisation»... Croyez-vous être capables d'étendre les marchés de Canadair sur le plan mondial pour maintenir le niveau d'emploi? J'ai ouï dire que vous embaucherez plus d'employés, prochainement. Est-ce le cas? Comment les employés de Canadair doivent-ils considérer leur sécurité d'emploi avec Bombardier comme patron?

[Translation]

contribué au succès de Bombardier sont, au fond, celles qui peuvent assurer le succès de Canadair à long terme.

Je suis persuadé que notre philosophie et notre style de gestion seront un apport stimulant pour Canadair. Nous savons par expérience à quel point il est important de confier des responsabilités à des cadres aguerris, de fixer des objectifs ambitieux et d'accorder à nos gens la liberté d'action requise pour atteindre ces objectifs.

La préparation d'un plan d'action portant sur Canadair a raffermi notre conviction que l'essentiel des ressources requises pour assurer le succès de l'entreprise est déjà en place: les ressources humaines, la technologie, les produits et l'infrastructure de fabrication. Cependant, il faut consolider et renforcer la position de Canadair sur le marché au cours de l'année prochaine.

Enfin, il est absolument primordial que Canadair conserve son avance en matière de technologie. Nous projetons d'accroître des activités de recherche et de développement, tout en explorant les possibilités de transferts technologiques et l'ajout de nouveaux produits de technologie de pointe à ce que fabrique déjà Canadair.

Nous abordons l'acquisition de Canadair dans le même esprit et avec enthousiasme. La combinaison de ses ressources et de celles de Bombardier ne pourra que favoriser la croissance de chaque entreprise, renforcer deux secteurs clés de l'industrie canadienne et hisser Canadair au rang des leaders mondiaux dans son domaine.

Thank you, Madam Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Beaudoin.

Since there are no other statements, we will now proceed with questions. Mr. Guilbault.

Mr. Guilbault (Saint-Jacques): Madam Chairman, I would like to begin by congratulating Mr. Beaudoin and Mr. Lowe and his associates for winning the competition and acquiring Canadair.

Contrary to what happened in the case of the de Havilland sale, we are pleased that a Canadian company purchased Canadair. We are doubly happy, particularly myself, since I represent a Montreal riding, that a Quebec firm purchased Canadair.

I have been in touch with Canadair representatives and workers on a number of occasions. It is clear that they have some concerns. I would like to discuss their concerns for a few moments.

We know, of course, that article 7 of the Statement of Intent provides that Bombardier will maintain present employment levels at Canadair. Subject to cyclical change, sound management practice, and, if we read between the lines, *rationalization*... Do you think that you can expand Canadair's markets worldwide to maintain the present employment level? I have heard that you will be hiring soon. Is this true? How should Canadair employees view their job security once Bombardier is their boss?

[Texte]

M. Beaudoin: Depuis le mois d'août, Canadair a réembauché une centaine d'employés. L'embauche dépend des programmes en cours. Je crois que pour maintenir les emplois à Canadair, il faut renforcer les programmes dans les différents secteurs d'activité que Canadair exploite présentement.

Nous travaillons depuis le mois d'août, avec M. Lowe et avec la direction de Canadair, à trouver les occasions que présente le marché. Je crois que la seule façon de maintenir les emplois et de les développer, est d'obtenir des programmes plus agressifs, de vendre nos produits plus efficacement sur un marché international.

• 1640

Nous ne pouvons pas garantir d'emplois. Une telle organisation dépend de programmes souvent cycliques. Quand vous n'avez pas de programme, que vous ne vendez pas de produit, vous ne pouvez pas maintenir les emplois. On ne maintient pas des emplois uniquement pour maintenir des emplois. Il faut que l'entreprise soit rentable si elle veut se développer. Mais notre intention est de développer des programmes, de maintenir les programmes en place et prendre les décisions permettant de nous développer davantage.

M. Guilbault (Saint-Jacques): Une autre préoccupation des employés, mis à part la sécurité de l'emploi, est l'utilisation de leur fonds de pension. Dans la déclaration d'intention, un petit paragraphe relativement laconique dit ceci:

Les montants figurant actuellement dans les Régimes de pensions de la Canadair seront destinés uniquement aux employés de la Canadair.

C'est déjà beau. J'ai des informations que vous pourriez peut-être préciser. Certains surplus antérieurs du fonds de pension des employés de Canadair, auraient servi à la préretraite d'employés qui étaient payés à l'heure. Je veux savoir si mes informations sont bonnes. Il ne resterait plus de surplus. Le fonds de pension serait plutôt équilibré, dans le moment.

Qu'arriverait-il si vous deviez mettre à pied des employés qui ne sont pas payés au tarif horaire, des employés de bureaux payés à l'année? Seriez-vous en mesure d'offrir certains avantages de préretraite?

M. Beaudoin: Les mêmes avantages offerts aux employés payés à l'heure seront offerts aux employés de bureaux. Ce que nous avons voulu dire dans la déclaration sur les fonds de pension, ce n'est pas une phrase laconique comme vous l'avez mentionné, c'est une déclaration engageant la compagnie. Plusieurs firmes, dans le passé, employaient le fonds de pension pour d'autres fins que celles pour lesquelles le fonds de pension avait été destiné. Et notre engagement est que les sommes d'argent des fonds de pension seront utilisées à bonne fin. Ce n'est pas l'intention de la compagnie de prendre ces surplus pour faire autre chose. Les surplus sont là pour protéger les employés, pour fins de pension.

C'est l'engagement que Bombardier a pris: les fonds de pension seront utilisés pour la pension des employés. Si ce fonds devenait déficitaire durant l'existence de Canadair, la compagnie s'engage à le maintenir à un niveau permettant de continuer à donner les bénéfices pour lesquels elle s'est

[Traduction]

Mr. Beaudoin: Canadair has rehired about 100 employees since August. Hiring depends on the programs that are in place. I believe that in order to maintain jobs in Canadair, we will have to strengthen programs in other areas in which Canadair is currently involved.

Since August, we have been working with Mr. Lowe and with Canadair management on trying to find opportunities in the market. I think the only way of maintaining jobs and developing employment is to have more aggressive programs, to sell our products more effectively on the international market.

We cannot guarantee jobs. An organization such as ours often depends on cyclical programs. If you do not have a program, if you do not sell any products, you cannot maintain jobs. You do not maintain jobs simply for the sake of maintaining jobs. The company must be profitable if it is going to develop. However, our intention is to develop programs, to maintain those in place and to make decisions to allow for greater development.

Mr. Guilbault (Saint-Jacques): Another concern of Canadair employees, in addition to job security, regards the use of their pension fund. In the statement of intent, there is a rather laconic little paragraph that reads as follows:

The amounts currently in Canadair's pension plans will be used only by Canadair employees.

That is something. I would like you to comment on some information I have been given. I am told that some past Canadair pension plan surpluses have been used by hourly employees who took early retirement. I would like to know whether my information is correct. I am told that there is no longer a surplus in the plan, that it is balanced at the moment.

What would happen if you had to lay off people who are not paid by the hour, that is, office workers who are paid a yearly salary? Would you be able to offer early retirement benefits?

Mr. Beaudoin: The same advantages offered to hourly employees will be offered to office employees. What we meant in our statement on pension plans,—and it is not a laconic statement, as you said, but rather a statement that binds the company. In the past, a number of companies were using pension plan funds for purposes other than those for which the plan was set up. Our commitment is that the money in pension plans will be used for the purpose intended. The company does not intend to use the surpluses for other purposes. The surpluses are there to provide pensions, to protect employees.

Bombardier has made a commitment that pension funds will be used for employees' pensions. If the plan were to show a deficit while Canadair still exists, Bombardier undertakes to maintain enough money in the plan to continue to provide

[Text]

engagée. La corporation s'engage, par ailleurs, à ne pas utiliser ces surplus pour autre chose.

M. Guilbault (Saint-Jacques): Bon. Je vous remercie pour ces engagements. Puis-je vous poser une autre question? Je n'ai pas eu l'occasion de voir le texte des ententes sur les fonds de pension des deux compagnies, soit de Canadair et de Bombardier. Diriez-vous que les articles traitent des avantages, des paiements aux employés, et se comparent avantageusement à celles de l'autre régime sous lequel les employés de Canadair étaient habitués de vivre?

En bref, le fonds de pension de Bombardier est-il aussi généreux dans ses versements que le fonds de pension de Canadair?

M. Beaudoin: Il est aussi généreux. Mais, vous le savez, les fonds de pension, d'une compagnie à l'autre, ont des particularités. Chez Bombardier le fonds de pension est peut-être un peu moins généreux envers les employés à la retraite. Mais, d'un autre côté, l'employé ne contribue pas; la compagnie paie le fonds de pension, dans sa totalité.

M. Guilbault (Saint-Jacques): Très bien.

M. Beaudoin: Chez Canadair, les employés contribuent à leur fonds de pension; il est des plus généreux mais l'employé paie davantage. Les fonds de pension ne sont pas réellement comparables d'une compagnie à l'autre. Notre intention est de maintenir les fonds de pension séparément. Les deux ont des exigences différentes envers le groupe d'employés.

M. Guilbault (Saint-Jacques): Je vous remercie pour votre franchise, monsieur Beaudoin. C'est tout pour l'instant, madame la présidente.

La présidente: Merci, monsieur Guilbault. Monsieur Waddell.

• 1645

Mr. Waddell: Thank you. Mr. Beaudoin, have you ever advised the Government of Canada on privatization?

Mr. Beaudoin: No.

Mr. Waddell: Have you ever been employed by the Government of Canada?

Mr. Beaudoin: No.

Mr. Waddell: Has anyone on your board of directors of Bombardier advised the Government of Canada on privatization?

Mr. Beaudoin: Actually on the board of Bombardier, no, but at one stage we had the former deputy minister, Mr. Simon Reisman, who was on the board of Bombardier, and he left the board when he undertook the responsibility of the free trade.

Mr. Waddell: Has Mr. Marshall ever been associated in any way with Bombardier?

Mr. Beaudoin: No.

Mr. Waddell: Has anybody from Bombardier ever been involved with the Ministerial Task Force on Privatization?

[Translation]

those benefits that it agreed to provide. The corporation also undertakes not to use surpluses for other purposes.

Mr. Guilbault (Saint-Jacques): Fine. I thank you for your commitments. May I ask you another question? I have not had an opportunity to see the agreements on the Canadair and Bombardier pension plans. Would you say that the provisions deal with the benefits and payments to employees, and that they compare favourably to the conditions offered to Canadair employees in the past?

In other words, is Bombardier's pension plan as generous as the Canadair pension plan?

Mr. Beaudoin: Yes. However, you know that pension plans have features that vary from one company to another. The Bombardier pension plan may be a little less generous to retired employees. However, employees do not contribute to it; the company pays the premiums in full.

Mr. Guilbault (Saint-Jacques): Very good.

Mr. Beaudoin: Canadair employees contribute to their pension plan; but while it is a very generous plan, employees pay more into it. It is really not possible to compare the pension plans of different companies. We intend to keep the pension plans separate. Each meets different requirements of the employees.

Mr. Guilbault (Saint-Jacques): I would like to thank you for your frank answers, Mr. Beaudoin. That is all I have for the time being, Madam Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Guilbault. Mr. Waddell.

M. Waddell: Avez-vous déjà agi en tant que conseiller du gouvernement du Canada en matière de privatisation, monsieur Beaudoin?

M. Beaudoin: Non.

M. Waddell: Avez-vous déjà travaillé pour le gouvernement du Canada?

M. Beaudoin: Non.

M. Waddell: Un des administrateurs de Bombardier a-t-il été conseiller du gouvernement du Canada en matière de privatisation?

M. Beaudoin: Pas un administrateur actuel, mais, à une époque, il y avait le sous-ministre adjoint, M. Simon Reisman, qui a depuis quitté le conseil d'administration pour s'occuper de la question du libre-échange.

M. Waddell: M. Marshall a-t-il déjà été lié à la société Bombardier?

M. Beaudoin: Non.

M. Waddell: Quelqu'un de la société Bombardier a-t-il eu quelque chose à voir avec le groupe de travail ministériel sur la privatisation?

[Texte]

Mr. Beaudoin: No, but there is another member of the board, Mr. Goyer, who is a former Minister in the government.

Mr. Waddell: Yes, I understand that. I am thinking of anybody who has been involved with this government's task force. There is no one here on this list of witnesses who served or worked with the Ministerial Task Force on Privatization?

Mr. Beaudoin: Not that I know about.

Mr. Waddell: When, sir, did you first get interested in buying Canadair?

Mr. Beaudoin: Back in February of this year.

Mr. Waddell: Was it your initiative or is it an initiative from someone in the government?

Mr. Beaudoin: No, it was our . . . we were made aware that Canadair was up for sale and that the government was looking for proposals to sell Canadair. This was made public late last fall. People in the industry were aware of that. The first time I looked at Canadair was through people who had made a study of Canadair for other people who may have certain interests in buying Canadair. They approached me and asked me if I would be interested in looking at it—they had made a study of it and it should be a good . . . that Bombardier should have been interested in looking at it. I told those people I would be interested in looking at the study they made. And they were consultants, not even in Canada, in the United States.

Mr. Waddell: Who was that?

Mr. Beaudoin: It is two individuals. The name of their group is Interconnect. It is two individuals who had made a study of Canadair, and they asked if I was interested in looking at it; they thought we should take a good look at it, and that is how I got started looking at it.

Mr. Waddell: All right. Who are those two individuals?

Mr. Beaudoin: One is named Erin Hollander and the other one is Mike Culver.

Mr. Waddell: They are Canadians or Americans?

Mr. Beaudoin: One is a former Canadian. He lives in the United States right now. The other one is an American.

Mr. Waddell: All right. I did not get an answer previously—I got an answer but I am not sure it was complete—on the West German contract. Is someone here in this panel of witnesses in a position to give me that answer?

Mr. Beaudoin: Yes. About if the West Germans owe us money?

Mr. Waddell: Yes.

Mr. Don Lowe (President and Chief Executive Officer, Canadair Limited): When the airplanes were actually ordered, 85% of the money for those seven airplanes was deposited in escrow, and that money is paid out to Canadair as each one of the airplanes is delivered. We are currently delivering the fourth and fifth airplanes.

[Traduction]

M. Beaudoin: Non, mais il y a un administrateur, M. Goyer, qui est un ancien ministre du gouvernement.

M. Waddell: Je comprends. Je veux cependant parler de quelqu'un qui aurait eu quelque chose à voir avec le groupe de travail du gouvernement actuel. Il n'y a personne sur cette liste qui a été membre du groupe de travail ministériel sur la privatisation ou qui a travaillé avec ce groupe?

M. Beaudoin: Pas à ma connaissance.

M. Waddell: Quand vous êtes-vous intéressé pour la première fois à l'achat de Canadair?

M. Beaudoin: En février dernier.

M. Waddell: Est-ce vous qui avez pris l'initiative ou est-ce quelqu'un du gouvernement?

M. Beaudoin: C'était notre initiative . . . nous avons été avisés que Canadair était mise en vente et que le gouvernement sollicitait des offres d'achat pour Canadair. Cette annonce a été faite publiquement à la fin de l'automne dernier. Le secteur au complet était au courant. Ce sont des personnes qui avaient mené une étude sur Canadair pour le compte d'autres personnes intéressées par son achat qui m'ont soumis le dossier pour la première fois. Elles m'ont demandé d'examiner le dossier parce qu'à la suite de leur étude, il leur semblait que c'était une bonne affaire . . . À leur avis, c'était quelque chose qui pouvait tenter Bombardier. J'ai répondu à ces personnes que j'étais intéressé à examiner l'étude qu'elles avaient effectuée. Il s'agissait d'experts-conseils, non pas canadiens, mais américains.

M. Waddell: De qui s'agissait-il?

M. Beaudoin: De deux personnes. Le nom de leur groupe est *Interconnect*. Ces personnes avaient procédé à une étude sur Canadair et elles souhaitaient que j'y jette un coup d'oeil. Elles pensaient que c'était quelque chose qui pouvait m'intéresser, et c'est ainsi que le processus a été lancé.

M. Waddell: Très bien. Qui sont ces deux personnes?

M. Beaudoin: Ce sont Erin Hollander et Mike Culver.

M. Waddell: Ils sont Canadiens ou Américains?

M. Beaudoin: Il y en a un qui est un ancien Canadien qui vit maintenant aux États-Unis; l'autre est américain.

M. Waddell: Au sujet du contrat avec l'Allemagne de l'Ouest, je ne sais pas si j'ai reçu une réponse bien complète auparavant. Y a-t-il quelqu'un parmi les témoins ici présents qui peut me donner plus de détails à ce sujet?

M. Beaudoin: Oui. Vous voulez savoir si les Allemands de l'Ouest nous doivent de l'argent?

M. Waddell: Oui.

M. Don Lowe (président-directeur général, Canadair Limitée): Lorsque les appareils ont été commandés, 85 p. 100 de l'argent pour ces sept appareils a été déposé en fidéicommiss, et l'argent est versé à Canadair au fur et à mesure que les appareils sont livrés. Nous effectuons actuellement la livraison des quatrième et cinquième appareils.

[Text]

Mr. Waddell: All right. Well, the money for one, two and three, that is in escrow.

Mr. Lowe: No, that has been paid.

Mr. Waddell: That has been paid?

Mr. Lowe: As you deliver the airplanes, you get paid for the airplanes.

Mr. Waddell: I wanted some questions on jobs but I think my friend put most of them. Mr. Guilbault put those questions. Let me just put this question to you. How are you going to act differently now? What is going to change in management or whatever in the way Canadair is run compared to the way that it has been run in, say, the last year?

Mr. Beaudoin: I mentioned that from the beginning, when we made our statement, our bid to buy Canadair . . . I think we have a bit of a different type of approach to the problem. We are a very decentralized organization. Canadair is a very centralized organization.

• 1650

We have smaller divisions with clearer responsibility. At Canadair you have about four different types of products: the executive jet, the water bomber, the drones, and the sub-contract and maintenance contracts like the CF-18. We intend to put one group of people responsible for each of those activities, and we intend to decentralize the structure.

We give clear responsibility to the management and keep it close to the marketplace and to their people. They can answer and act very quickly when there is a problem, and they are responsible for their operation. We intend to take the same approach in Canadair as we have in Bombardier's group, where we felt we had very good success in the past.

Mr. Waddell: I want to acknowledge the success that Mr. Bombardier and the people who came after him in your corporation have had. It is well known even in the west coast.

Mr. Beaudoin: We have a good customer over there.

Mr. Langdon: Let me ask you . . .

. . . je me demandais si vous pouviez nous dire pourquoi Bombardier a décidé, comme le ministère l'a dit, d'inclure dans sa proposition, cet article sur le CF-18.

M. Beaudoin: Quand nous avons soumis notre proposition, il y avait, dans la liste de questions du gouvernement, une question qui se référait au CF-18. Elle demandait, si le contrat de CF-18 était octroyé, si l'entreprise aurait une structure de prix différente.

M. Langdon: C'est le gouvernement qui a introduit la question du CF-18. Ce n'est pas vous?

M. Beaudoin: Le gouvernement disait clairement que le CF-18 ne pouvait pas être une condition à l'achat de Canadair. La

[Translation]

M. Waddell: Très bien. L'argent pour le premier, le deuxième et le troisième appareils est détenu en fidéicommiss.

M. Lowe: Non, il a été versé.

M. Waddell: Il a été versé, dites-vous?

M. Lowe: Les appareils sont payés au fur et à mesure qu'ils sont livrés.

M. Waddell: J'avais l'intention de vous interroger au sujet des emplois, mais mon collègue, M. Guilbault, m'a coupé l'herbe sous les pieds. Je vous poserai simplement celle-ci. Quelle différence y aura-t-il maintenant? Canadair fonctionnera-t-elle d'une façon différente par rapport à il y a un an, par exemple, à la suite de changements au niveau de l'administration ou à d'autres niveaux?

M. Beaudoin: J'ai déjà dit que, dès le départ, lorsque nous avons fait notre offre d'achat pour Canadair . . . nous abordons la question sous un angle différent en ce qui nous concerne. Nous formons une entité très décentralisée. Canadair, elle, est une société centralisée.

Nous avons des petites divisions à vocation précise. Canadair a à peu près quatre catégories différentes de produits: les avions d'affaires à réaction, les avions-citernes, les véhicules et avions téléguidés et les contrats de sous-traitance et d'entretien du CF-18. Nous avons l'intention de placer un groupe à la tête de chacune de ces activités et de décentraliser cette structure.

Nous confions des responsabilités claires à la direction et nous essayons de rester le plus près possible du marché. La direction peut réagir très rapidement lorsqu'il se produit un problème et elle est chargée du bon fonctionnement des opérations. Nous voulons que Canadair adopte la même attitude que le groupe Bombardier à cet égard parce qu'elle nous a bien servi dans le passé.

M. Waddell: J'admets facilement que M. Bombardier et ses successeurs au sein de la société ont eu beaucoup de succès avec le temps. C'est quelque chose qui a fait sa renommée jusque sur la côte ouest.

M. Beaudoin: Nous avons un bon client à cet endroit.

M. Langdon: J'aimerais vous poser cette question en ce qui me concerne . . .

. . . I was wondering if you could tell us why Bombardier had decided, as the department indicated, to include this section on the CF-18 in its proposal.

Mr. Beaudoin: At the time we submitted our proposal, there was a list of questions from the government and one of them referred to the CF-18. The government wanted to know, in the event that the CF-18 contract was awarded, if the firm would have a different price structure.

Mr. Langdon: It is the government that introduced a question on the CF-18 and not you, this is what you are saying?

Mr. Beaudoin: The government was clearly stating that the CF-18 could not be a condition attached to the purchase of

[Texte]

lettre qui nous a été envoyée disait que nous devons répondre à ces questions dans l'offre d'achat.

Une des questions demandait: si le CF-18 était donné à la compagnie dont l'offre serait acceptée, est-ce que la compagnie ferait quelque chose en relation avec son prix?

Nous avons répondu que oui. Si le CF-18 nous est accordé, nous sommes prêts à payer 1 p. 100 de plus, en royalties.

I will give you the specific—and this has been put in the material somewhere . . .

Mr. Barry Olivella (Partner, Merger and Acquisitions Services, Woods Gordon): It was a letter from Burns Fry dated February 1986, and all of the people who were looking at Canadair at the time received it.

Mr. Langdon: It was raised by Burns Fry on behalf of—

• 1655

Mr. Olivella: It was a letter from Burns Fry on behalf of the CDIC, giving essentially instructions as to what sort of material should be included.

Mr. Langdon: That you should make this point something that you dealt with in your—

Mr. Beaudoin: Yes, the question was asking us if the CF-18 were awarded to . . . , would that change your price? That is why we say if the CF-18 is awarded to Canadair, if Canadair gets the CF-18, we will be willing to add 1% to our offer, and that is the way we answered it. That was a specific question.

Mr. Langdon: It was a Burns Fry letter of—

Mr. Beaudoin: Burns Fry, we could give you—

The Chairman: I think it is on page 3 in the book we just had, page 3. We can look at this and come back to the order of our round.

Monsieur Layton.

M. Layton: Merci, madame la présidente.

La présidente: Excusez-moi, monsieur Layton. Je voudrais vous aviser que vous pouvez aussi partager votre temps avec vos collègues.

M. Layton: Oui.

Je veux d'abord accueillir nos invités spéciaux pour l'assemblée de cet après-midi.

Comme Québécois, nous sommes fiers de Bombardier. C'est évident, c'est justifié.

Leur réputation pour l'innovation, pour la qualité, la compétitivité et le service, n'est pas due au hasard.

And I was thinking of this message, Laurent, in my other visits because it is not . . .

C'est comme on le dit à la TV,

"You have earned it".

[Traduction]

Canadair. But the letter we had received wanted us to answer a number of questions in the bid.

One of the questions was: If the CF-18 contract was awarded to the company whose bid is accepted, will that have an effect on the company's price?

We answered yes to that question. We said that if the CF-18 contract was awarded to us, we were ready to pay 1% more in the form of royalties.

Je puis vous donner plus de détails à ce sujet; j'ai un document quelque part . . .

M. Barry Olivella (partenaire, Services des acquisitions et fusions, Woods Gordon): C'était une lettre de Burns Fry datée de février 1986, qui avait été envoyée à tous ceux qui étaient intéressés par Canadair.

M. Langdon: La question était posée par Burns Fry au nom . . .

M. Olivella: C'était une lettre de Burns Fry au nom de la CDIC, qui donnait des instructions sur ce que devait contenir les offres.

M. Langdon: Ce qui fait que vous étiez appelés à répondre à cette question dans votre offre . . .

M. Beaudoin: Oui, on voulait savoir si notre prix changerait si le contrat du CF-18 nous était octroyé. Nous disions que, si le contrat du CF-18 était octroyé à Canadair, nous étions prêt à ajouter 1 p. 100 à notre offre. C'est essentiellement notre réponse. La question nous était posée d'une façon précise.

M. Langdon: La lettre était de Burns Fry . . .

M. Beaudoin: Nous pouvons vous donner . . .

La présidente: Je pense que c'est à la page trois du document qui nous a été remis. Nous pouvons l'examiner et poursuivre avec les questions.

Mr. Layton.

Mr. Layton: Thank you, Madam Chairman.

The Chairman: Excuse me, Mr. Layton, but I would like to inform you that you can share your time with your colleagues if you wish.

Mr. Layton: Fine.

I would first want to welcome a special guest to our meeting this afternoon.

As Quebecers, we are justifiably proud of Bombardier.

Its reputation for innovation, quality, competitiveness and service is well earned.

Je pensais à ce que j'allais vous dire, Laurent, parce que ce n'est pas la première fois que j'ai l'occasion . . .

as they say on T.V . . .

«Vous l'avez bien mérité».

[Text]

When Bombardier steps forward to acquire a major corporation like Canadair, it has to be with a great deal of consideration. They do not do things *par hasard*. I think, as Members of Parliament and of this committee, we are very pleased this effort has been made on your part to bring about the privatization.

One of the ways of measuring in the market whether this was a good decision is already perhaps in evidence. Could I ask the question—I have no assurance of the answer in asking it—what has the market reaction been to Bombardier since the announcement in August of your decision to acquire Canadair? Has the marketplace with all of its wisdom, knowing whether this is good or not a good deal, registered in a relatively stable market since August?

Mr. Beaudoin: I think it has been very well accepted and, depending on the way you judge that, if you look at the stock market—at Bombardier's shares—I think the stock market has been positive in reaction to the acquisition of Canadair. If you look at it from a customer's point of view, a future customer or potential one for Canadair, since then we have participated in the air show in Los Angeles, and we have participated in the air show in London, and in Farnborough. We had press conferences. We met the press. We met the people in the industry. We had a very good and positive reaction in the aerospace news. The news was very positive about it.

Mr. Layton: In response to my colleagues from the other side as they smile, are we trying to build the fact that a good deal was created? What I am talking of is confidence in the marketplace. When you sell airplanes, as was pointed out by our colleague from the Liberal Party, letters can go out trying to shake confidence. Has confidence been shaken? The answer is no.

I think there is a very definite synergy. I read with interest the message which the president of this new corporation, or of Canadair now, Don Lowe, has prepared for us. I know he made some references to exactly this kind of synergy in the future of Canadair and Bombardier. I do not know whether he would be permitted to reinforce the record with his own remarks, Madam Chairman, within the time limit I have been offered. I would be glad to have him take a minute to express why he is confident—having the background in the aircraft industry he has and in the mining industry, where I knew him well—of the future of Canadair.

Mr. Lowe: Madam Chairman.

The Chairman: I think I am going to rule it is out of order for me to be called "Madam Chairman". I am a chairperson. Mr. Lowe.

Mr. Lowe: I would just like to say, adding to what Mr. Beaudoin has already said, we have seen more activity in terms of Challenger sales since August 1 than the company has seen for a number of years. In fact we started off with an order book that looked very bleak for the back end of 1986, but I am pleased to report to the group that we have every airplane sold, except for one to be delivered in 1986 and we have a number of aircraft now sold in 1987.

[Translation]

Lorsque Bombardier fait l'acquisition d'une société aussi importante que Canadair, c'est qu'elle a bien mûri son projet. Ce n'est pas quelque chose qui est fait au hasard. En tant que députés et membres de ce comité, nous sommes sûrement très heureux de voir l'effort que vous avez fait pour la privatisation.

Le marché peut nous indiquer déjà peut-être s'il s'est agi d'une bonne décision. Je vous pose la question directement, je ne sais pas ce que vous me répondrez. Quelle a été la réaction du marché vis-à-vis de Bombardier depuis l'annonce de sa décision de faire l'acquisition de Canadair en août? Le marché, qui est sûrement le mieux placé pour indiquer si l'affaire était bonne ou mauvaise, a-t-il été relativement stable depuis le mois d'août?

M. Beaudoin: Je pense que l'annonce a été très bien accueillie; il y a un certain nombre de critères, mais si vous prenez le marché boursier et les actions de Bombardier, vous pouvez constater que la réaction à l'acquisition de Canadair a été positive. Pour ce qui est des clients éventuels de Canadair, nous avons participé depuis l'annonce au Salon aéronautique de Los Angeles, de Londres et de Farnborough. Nous avons tenu des conférences de presse. Nous avons rencontré les représentants du secteur. La presse de l'industrie aérospatiale nous a réservé un accueil positif. Les comptes rendus ont été excellents.

M. Layton: Je vois que mes collègues d'en face sourient, mais n'avons-nous pas conclu une bonne affaire finalement? C'est beaucoup une question de confiance sur le marché. C'est très important lorsqu'il s'agit de vendre des appareils, comme l'a souligné notre collègue du parti libéral. Il a pu y avoir des lettres qui ont été envoyées aux gens pour essayer de leur faire peur. La confiance des gens a-t-elle été ébranlée? Pas du tout.

Il y a d'excellents échanges qui se produisent. J'ai lu avec intérêt le message du président de la nouvelle société Canadair, M. Don Lowe. Il parle justement de ces excellents rapports qui pourront exister entre Canadair et Bombardier à l'avenir. Je ne sais pas s'il faudrait revenir sur ce point particulier, madame la présidente, dans le peu de temps que j'ai à ma disposition. En tout cas, je suis prêt à lui accorder une minute pour qu'il nous donne les raisons de son optimisme. Il a des antécédents dans le secteur de l'aéronautique, mais également dans le secteur minier, où j'ai déjà eu l'occasion de faire sa connaissance, quant à l'avenir de Canadair.

M. Lowe: Madame la présidente.

La présidente: En anglais, j'aime mieux de me faire appeler «*chairperson*» que «*chairman*». Poursuivez cependant avec monsieur Lowe.

M. Lowe: Pour faire suite au propos de monsieur Beaudoin, je vous signalerais simplement que pour ce qui est des ventes de Challenger nous avons vu plus d'activités depuis le 1^{er} août qu'au cours de bien des années antérieures. En réalité, nous avions commencé avec un carnet de commandes qui n'était pas très brillant vers la fin de 1986, mais il me fait plaisir de dire au groupe que nous avons vendu tous les avions, sauf un qui

[Texte]

[Traduction]

• 1700

I just completed a week in Europe talking to customers and I think the overall reaction of all our customers is very, very positive. You must understand that if you are a customer investing \$12 million in an airplane, you want to be absolutely sure the company is going to be there tomorrow and the day after tomorrow and the day after that. You are going to require service and product support for the product. It is a major investment on the part of an individual.

The reaction has been, Madam Chairman, very, very positive. Thank you.

The Chairman: Thank you. Mr. Layton.

M. Layton: Une question supplémentaire, madame la présidente. Le contrat du CF-18 a-t-il une influence sur vos investissements de capital et sur le plan de la corporation pour l'année prochaine ou l'année suivante?

M. Beaudoin: L'importance du contrat du CF-18 pour Canadair est au niveau de la technologie. Puisque Canadair fabrique des avions, l'accès à cette technologie très moderne, développée à coup de milliards par les Américains, est très appréciable. Cette technologie connaîtra des applications à l'intérieur de Canadair. De plus, ce contrat créerait 250 à 300 emplois hautement technologiques. Ce qui aidera à développer la base technologique de Canadair.

Par ailleurs, nous aurons à investir sur les facilités pour l'entretien, les opérations, et pour soutenir le programme. Mais, à long terme, ce contrat profitera à Canadair dans les autres programmes.

M. Layton: Merci.

La présidente: Monsieur Layton, je vais laisser le reste de votre temps à M. Brisco qui doit nous quitter pour un autre Comité.

Monsieur Brisco, il vous reste quatre minutes.

Mr. Brisco: Thank you, Mr. Layton. Thank you, Madam Chairperson.

For starters I would like to offer my congratulations on your fine product . . . I refer to the snowmobile. I tried very hard to wear out two of them and it took a long time to succeed.

Mr. Beaudoin: We still make them.

Mr. Brisco: I am concerned about another product and that, of course, is the one I alluded to earlier, the CL-215 which, as I say, has a poor rate of climb and the capacity to turn which is somewhat equivalent to a supertanker in the Pacific.

I wonder what you are doing to address that problem. In terms of the forest fire difficulties faced by British Columbia and certainly to a degree in the mountains of Alberta, you just do not stack up with what Conair has, for example.

sera livré en 1986. Nous avons également vendu un certain nombre d'avions pour 1987.

J'arrive d'Europe où j'ai passé une semaine à parler à des clients dont la réaction en général était très, très positive. Il faut comprendre qu'un client qui investit 12 millions de dollars dans un avion, doit être tout à fait certain que la société existera toujours demain, après-demain et aussi les jours suivants. Le client aura besoin de services et de pièces de rechange. Il s'agit donc d'un investissement important pour lui.

Madame la présidente, la réaction a donc été très positive. Je vous remercie.

La présidente: Merci. Monsieur Layton.

Mr. Layton: Madam Chairman, I have a supplementary question. Does the CF-18 contract affect your capital investment and the corporate plan for next year or the year after?

Mr. Beaudoin: It is at the technological level that the CF-18 contract is important for Canadair. Since Canadair manufactures planes, access to this very modern technology, which the Americans have developed at a cost of billions of dollars, is very important. That technology will be applied at Canadair. Moreover, this contract will create from 250 to 300 high tech jobs. This will help develop Canadair's technology base.

On the other hand, we will have to invest in facilities for maintenance, operations, and program support. In the long term, however, the other programs of Canadair will benefit from this contract.

Mr. Layton: Thank you.

The Chairman: Mr. Layton, I will give the remaining time to Mr. Brisco who has to leave to attend another committee.

Mr. Brisco, you will have the remaining four minutes.

M. Brisco: Je vous remercie, monsieur Layton. Merci, madame la présidente.

Je voudrais tout d'abord féliciter les témoins pour un excellent produit . . . je veux parler de la motoneige. J'ai vraiment essayé d'en user deux, mais il m'a fallu beaucoup de temps pour y arriver.

M. Beaudoin: Nous en fabriquons toujours.

M. Brisco: C'est un autre produit qui me préoccupe, cependant, celui auquel j'ai fait allusion un peu plus tôt, le CL-215, dont la vitesse ascensionnelle laisse à désirer et qui est pour ainsi dire aussi maniable que les superpétroliers du Pacifique.

Je me demande ce que vous faites pour régler ce problème. La Colombie-Britannique fait face à de nombreux feux de forêt, comme l'Alberta, où on trouve aussi des montagnes; or votre appareil ne semble pas être à la hauteur des Conair, par exemple.

[Text]

Mr. Beaudoin: I could ask Mr. Lowe to answer this because he is more directly involved with the product itself. I could add at this stage that this is why we have a program to turbinize the CL-215 which we want to put in place as soon as we can. As you know, the CL-215 still uses piston engines. They are hard to maintain, they are costly to maintain and they are not as efficient as a turbine could be. That is quite a big program.

We are looking at an investment of about \$40 million in R and D to turbinize the aircraft. We would bring in some improvement of the overall aircraft at the same time as we put turbines on it. This will make the aircraft more competitive in the marketplace and more efficient.

Mr. Brisco: Will you be retrofitting the aircraft now in service?

Mr. Beaudoin: There could be a kit available to retrofit them. At the same time as we are turbinizing, we are making a new one and we are looking at making a kit available for the older one.

Mr. Brisco: Fine. How do you feel you will compete, given—certainly in western Canada—the negative concern that has been expressed over its ability to perform? Do you see that as an impediment to future sales?

• 1705

Mr. Beaudoin: I, you know—

Mr. Brisco: Present sales?

Mr. Beaudoin: I am not surprised by your comments or maybe your negative reaction to the CL-215, maybe because of the type of market you have in British Columbia, but Mr. Lowe could comment. He is back from Greece, Italy, and Yugoslavia last week, and those are markets for the CL-215. Right now, we are still going to sell them the old aircraft because there is nothing to replace the CL-215 where you have either lakes or the sea available, and for the rapid turnaround of the CL-215, there is nothing to approach that type of aircraft.

I am sure that there is always some improvement we can bring to the product, but I would say that even with the aircraft as it is today, there is still a market in the world which is quite interesting, and compared to anything that is in the market right now, depending on the conditions of where you have the forest fires, taking that into consideration, I would say the CL-215 outperforms anything that exists in the marketplace right now. Maybe Don can add something.

Mr. Lowe: May I give my marketing pitch? I would just like to add what Mr. Beaudoin has already said: there is no substitute for the water bomber; it is the only aircraft of its type in the world. Granted, it is not the newest and the most modern airplane, but in terms of productivity, nothing can touch it.

The airplanes I believe you are using in British Columbia, that Conair have leased or own or converted, are older-type airplanes which they have made a conversion on. They are new

[Translation]

M. Beaudoin: Je pourrais demander à M. Lowe de répondre à cette question étant donné qu'il est plus directement impliqué que moi dans la fabrication de cet avion. J'ajouterais, à ce moment-ci, que c'est la raison pour laquelle nous pensons munir le CL-215 de turbopropulseurs. Nous voulons les installer aussi rapidement que possible. Le CL-215 est toujours équipé de moteurs à piston. Ils sont difficiles à entretenir, coûteux et moins efficaces que les turbines. Il s'agit d'un programme important.

Nous prévoyons investir quelque 40 millions de dollars en recherche et développement pour équiper l'avion de turbines. En même temps, nous allons améliorer l'avion. Il sera donc plus concurrentiel sur le marché et plus efficace.

M. Brisco: Est-ce que vous allez moderniser les avions actuellement en service?

M. Beaudoin: On offrira peut-être un kit de rattrapage. L'installation des turbines s'accompagne d'études pour un nouvel avion, et nous songeons aussi à vendre ce kit pour moderniser l'ancien.

M. Brisco: Très bien. Croyez-vous que l'avion sera de taille étant donné que les gens, au moins dans l'Ouest se méfient de sa performance? Est-ce que ce pourrait être un obstacle pour les ventes futures?

M. Beaudoin: Personnellement, vous savez . . .

M. Brisco: Pour les ventes actuelles?

M. Beaudoin: Vos remarques ne me surprennent pas ni même votre réaction négative en ce qui concerne le CL-215, peut-être à cause du genre de marché que vous avez en Colombie-Britannique, mais M. Lowe vous répondra. Il est revenu la semaine dernière de Grèce, d'Italie et de Yougoslavie où il y a des marchés pour le CL-215. Pour le moment, nous allons continuer à leur vendre cet avion, car rien ne peut remplacer le CL-215 là où il y a des lacs ou la mer, et il n'y a pas non plus d'avion qui vire aussi rapidement que le CL-215, rien qui se compare vraiment à ce type d'avion.

Je suis certain qu'on peut toujours améliorer un produit, mais, même tel qu'il est aujourd'hui, il y a toujours pour cet avion un marché international très intéressant. Si on le compare à tout autre avion que l'on trouve sur le marché présentement, et si on tient compte des conditions prévalant dans les endroits où il y a des feux de forêt, je dirais que le CL-215 est très supérieur à tout autre avion sur le marché. Peut-être que Don peut ajouter quelque chose.

M. Lowe: Est-ce que je peux faire mon petit boniment? Je voudrais ajouter à ce que vient de dire M. Beaudoin qu'il n'y a pas d'autre avion pour remplacer cet avion-citerne, c'est le seul avion de ce genre au monde. Je vous l'accorde, ce n'est pas l'avion le plus nouveau ni le plus moderne, mais sur le plan de la productivité, il n'a pas son égal.

Les avions dont vous vous servez en Colombie-Britannique, les Conair que vous avez loués, ou qui vous appartiennent et que vous avez convertis, sont des avions de modèle ancien

[Texte]

in terms of the aircraft that we are building but in terms of productivity, the water bomber, depending on the fire that you are fighting—there is nothing that will compare with it.

For example, we find in Italy and in Yugoslavia and in Greece where there is a lot of water available and the fires tend to be coastal, there is no substitute. They just want to buy more and more of these water bombers.

Now, I will agree with you; it is an old airplane, and our \$40 million investment which we are looking at very hard right now is to modernize the airplane and bring it . . . not quite into the twentieth century, but closer to the twentieth century. It is the only airplane of its type in the world, and has high productivity.

Mr. Brisco: My concern is not with the productivity of the aircraft, its rapid turnaround time. My concern is that in mountainous conditions, it does have a manoeuvrability problem. It does have a rate of climb problem that is not up to the same standards of the Conair.

Mr. Lowe: I agree with the comment. The only thing is that you can drop about five times as much water on the fire, and that is really what it is all about. It is very interesting just as a digression . . .

Mr. Brisco: You climb together.

Mr. Lowe: You must remember that the Greeks and the Italians and the Yugoslavs are flying in mountainous territory. In fact, we have one airplane that did 225 drops in one day. It is unbelievable.

Mr. Brisco: Well defended.

The Chairman: Thank you, Mr. Brisco. We will now go to Mrs. Sparrow.

Mrs. Sparrow: Thank you, Madam Chairperson. Mr. Beaudoin, with regard to your CL-215s, you talk about research and development. Under the Memorandum of Understanding, it appears through the Defence Industry Productivity Program that you are to either get or will be getting \$14 million to update. Is the \$14 million assigned to you right now, or do you have to apply to the department for this funding?

Mr. Beaudoin: We are going to have to go through the normal application, but there we have a commitment from the government if we go through with the program of modernizing the airplane. The \$14 million involvement will share some of the cost, but if we do not go ahead with the program, we will not get anything.

Mrs. Sparrow: So you must apply first through the regular channels then. Obviously, there are modifications to the Challenger with up to \$10 million.

Mr. Beaudoin: Yes.

Mrs. Sparrow: Do you foresee that these moneys would be called upon in the immediate future, like the next year or two?

[Traduction]

qu'on a modifiés. Ils sont nouveaux comparativement à l'avion que nous construisons mais sur le plan de la productivité, l'avion-citerne—selon l'incendie que l'on veut combattre—n'a pas son pareil.

Nous nous sommes rendu compte, par exemple, en Italie, en Yougoslavie et en Grèce où il y a beaucoup d'eau et des incendies le long des rives, qu'il n'y a rien pour remplacer cet avion. Ces pays veulent en acheter un plus grand nombre encore.

Je conviens avec vous qu'il s'agit d'un vieil avion, et l'étude sérieuse que nous faisons pour investir 40 millions de dollars afin de le moderniser et d'en faire . . . pas vraiment un avion du vingtième siècle, mais un appareil s'en approchant. C'est le seul avion de ce genre au monde, et sa productivité est élevée.

M. Brisco: Ce qui me préoccupe, ce n'est pas tellement la productivité de l'avion, mais sa maniabilité dans les virages. Lorsqu'il y a des montagnes, je crois qu'il est difficile à manoeuvrer. Et il ne décolle pas aussi bien que le Conair.

M. Lowe: Je suis d'accord. Cependant, on peut déverser cinq fois plus d'eau sur l'incendie, et c'est vraiment ce qui est important. Il est très intéressant, si vous me permettez de faire une digression . . .

M. Brisco: Vous prenez tous les deux votre envol.

M. Lowe: Il faut se souvenir que les Grecs, les Italiens et les Yougoslaves volent au-dessus de terrains montagneux. En fait, un de nos avions a fait 225 sorties en une seule journée. C'est incroyable.

M. Brisco: Vous défendez bien votre cause.

La présidente: Merci, monsieur Brisco. Nous donnons maintenant la parole à madame Sparrow.

Mme Sparrow: Merci, madame la présidente. Monsieur Beaudoin, vous avez mentionné la recherche et le développement au sujet du CL-215. Je crois, en vertu du protocole d'entente, que, dans le cadre du Programme de productivité dans l'industrie de défense, vous recevez ou allez recevoir 14 millions de dollars pour la modernisation de l'avion. Est-ce que ces 14 millions de dollars vous ont déjà été remis, ou devez-vous en faire la demande au ministère?

M. Beaudoin: Il nous faudra présenter la demande habituelle, mais le gouvernement s'est engagé à nous les donner si nous mettons en oeuvre le programme de modernisation de l'avion. Les 14 millions de dollars représentent une partie des coûts, mais, si nous ne donnons pas suite à ce programme, nous n'obtiendrons rien du tout.

Mme Sparrow: Vous allez donc suivre la voie habituelle pour présenter votre demande. Il y a aussi, bien sûr, les modifications qui sont apportées au Challenger et qui coûteront plus de 10 millions de dollars.

M. Beaudoin: Oui.

Mme Sparrow: Est-ce que vous prévoyez demander ces sommes très bientôt, dans un an ou dans deux ans?

[Text]

• 1710

Mr. Beaudoin: I am not sure if the next year or two... except that to be competitive in that marketplace one always has to come out with new items or new improvements on the aircraft.

We are going to present some programs to the government about improving—that is the type of sharing they are willing to do with future programs. We have programs where we could stretch the Challenger, we could modify it, and depending on which approach we want to take, we would provide the government with a complete program and they will share in the R and D expense.

Mrs. Sparrow: Well, also under the Memorandum of Understanding and R and D, the existing R and D capacity of Canadair will be enhanced. Is it enhanced because of the moneys that you will be getting out of the DIPP, or are you going to set aside a percentage of your cashflow. Could you expand upon your research and development program?

Mr. Beaudoin: Yes, I would say that if you want to have Canadair as a viable company in the long term you have to continue to expand in R and D and invest in R and D.

The normal policy of Bombardier in the past—for our normal product in transportation—we always have invested about 3% of our sales in R and D on an annual basis. We feel that in Canadair that will be increased to about 5% because the type of products we are in, especially in the aerospace sector, need to have more R and D money put in, invested, in relation to the industry than we do with the other types of products we are in because it is a more high-tech type of product.

Mrs. Sparrow: You were suggesting approximately 5% of your sales?

Mr. Beaudoin: Yes, of Canadair.

Mrs. Sparrow: My third question is in regards to the steering committee. Could you expand upon that? It says here

A formal steering committee will be formed to facilitate future discussions and decisions involving the government and Canadair.

I would hope through privatization that perhaps the government would get out, and that is my philosophy. Could you expand upon a steering committee?

Mr. Beaudoin: If you look at all the programs we are talking about—the CL-215, the programs of the executive jet or the other programs—the steering committee is there to be sure that the relations between the government and Canadair... that we have a very clear understanding between the two parties and that Bombardier continues to invest in Canadair and do what we said in the letter of intent or the contract that

[Translation]

M. Beaudoin: Je ne suis pas certain si ce sera dans un an ou dans deux ans... sauf que pour être concurrentiel sur le marché, il faut toujours sortir de nouveaux avions ou améliorer ceux qu'on a.

Nous allons présenter au gouvernement des programmes concernant les améliorations prévues—le gouvernement est d'accord pour participer à ces programmes futurs. Nous avons par exemple des programmes pour allonger le *Challenger*, nous pourrions le modifier, et selon notre approche, présenter au gouvernement un programme complet pour qu'il partage avec nous les frais de recherche et de développement.

Mme Sparrow: En vertu du protocole d'entente sur la recherche et le développement, la capacité de recherche et de développement actuelle de Canadair sera augmentée. Est-ce qu'elle le sera à cause de ce que vous obtiendrez dans le cadre du programme de production de l'industrie du matériel de défense ou allez-vous mettre de côté une partie de vos ressources d'autofinancement? Pouvez-vous nous donner plus de détails au sujet de votre programme de recherche et de développement?

M. Beaudoin: Oui, je vous répondrai que si nous voulons que Canadair soit une compagnie viable à long terme, il faut continuer à améliorer la recherche et le développement et à investir dans ce domaine.

Par le passé, la politique habituelle de Bombardier—pour notre produit régulier en matière de transport—a été d'investir, chaque année, environ 3 p. 100 de nos ventes dans la recherche et le développement. Nous estimons qu'à Canadair, ce pourcentage augmentera à 5 p. 100 à cause du genre de produits que nous fabriquons. Dans le domaine de l'aérospatiale, il nous faut prévoir plus d'argent pour la recherche et le développement que dans une industrie où nous fabriquons d'autres genres de produits, puisqu'il s'agit d'un produit de haute technicité.

Mme Sparrow: Vous estimez que ce sera environ 5 p. 100 de vos ventes, n'est-ce pas?

M. Beaudoin: Oui, des ventes de Canadair.

Mme Sparrow: Je voudrais poser une troisième question concernant le comité directeur. Pouvez-vous donner plus de détails? On dit ici, et je cite:

Un comité directeur sera créé officiellement pour faciliter toutes discussions futures et toute prise de décision concernant le gouvernement et Canadair.

J'espérais que par le biais de la privatisation, le gouvernement s'en sortirait, c'est là ma philosophie. Pouvez-vous nous donner plus de détails au sujet du comité directeur?

M. Beaudoin: Dans le cas des programmes dont nous discutons—le CL-215, le *Challenger* ou les autres programmes—le comité directeur doit s'assurer que les rapports qui existent entre le gouvernement et Canadair... il faut que nous ayons une entente très claire entre les deux parties et que Bombardier continue d'investir dans Canadair pour faire ce qu'il prévoyait faire dans la lettre d'intention ou dans le

[Texte]

we are going to do. And the steering committee is only there to be sure that—

Mrs. Sparrow: You live up to your . . .

Mr. Beaudoin: —that we live up to our commitment and it is not there to direct Canadair or to really participate in the management of Canadair, but it is there to be sure that we live up to our commitment.

Mrs. Sparrow: I want to congratulate you and wish you all the best. Your products are excellent and I am sure they will continue to be.

The Chairman: Thank you, Mrs. Sparrow. Thank you very much.

Monsieur Fontaine.

M. Fontaine: Merci, madame la présidente.

Monsieur Beaudoin, il me fait plaisir de vous rencontrer, aujourd'hui. Je tiens à souligner votre excellente performance et celle de votre compagnie. Je suis fier, et un peu plus que mon collègue monsieur Layton. Votre usine de La Pocatière est très proche de mon comté; et on sent, à chaque jour, des effets positifs.

Une note historique: mon père avait acheté, en 1947, ce qu'on appelait alors, «en français», un *snowmobile*. Il a marché longtemps; vous n'aurez aucune réclamation pour vos services d'après vente, il s'est très bien comporté. Vos produits sont devenus de plus en plus populaires.

Vos ventes s'élèvent à près de 850 millions de dollars. Quel pourcentage de ces ventes sont des exportations américaines, en gros? Voilà ma première question.

• 1714

[Décalage horaire—difficultés techniques—le rédacteur]

• 1727

Ma deuxième question, M. Beaudoin. Vous êtes président d'une compagnie très importante avec 8,000 employés et 850 millions de dollars de ventes annuelles, dans 50 pays. Vous êtes donc un homme d'affaires d'une grande crédibilité et d'une grande expérience. Que pensez-vous des négociations entreprises avec les États-Unis concernant une ouverture accentuée de ce marché ou une conservation de ce marché.

C'est tout, madame la présidente, je vous remercie.

M. Beaudoin: En réponse à votre première question concernant nos exportations, Bombardier exporte 50 p. 100 de ses produits dont 40 p. 100 sur le marché américain et 10 p. 100 sur le marché international.

Pour le libre-échange, Bombardier a toujours pratiqué une politique de libre-échange. Nous avons demandé au gouvernement canadien que la motoneige fasse partie du Pacte de l'auto dès le début. Les Américains n'auraient pas eu à payer de droits d'entrée s'ils voulaient vendre des motoneiges au Canada; et il en aurait été de même pour nous. Ce qui a été accepté. Depuis ses débuts, la motoneige fait partie du Pacte de l'auto. Dans le matériel de transport en commun nous

[Traduction]

contrat que nous allons exécuter. Le comité directeur n'existe que pour s'assurer que . . .

Mme Sparrow: Vous respectiez . . .

M. Beaudoin: . . . que nous respectons notre engagement. Le comité directeur n'existe pas pour diriger Canadair ou participer à la gestion de Canadair, mais pour s'assurer que nous respectons bien notre engagement.

Mme Sparrow: Permettez-moi de vous féliciter et de vous souhaiter bonne chance. Vos produits sont excellents et je suis certaine qu'ils continueront de l'être.

La présidente: Merci, madame Sparrow. Je vous remercie beaucoup.

Mr. Fontaine.

Mr. Fontaine: Thank you, Mrs. Chairwoman.

Mr. Beaudoin, I am very pleased to meet you today. I wish to stress your excellent record and that of your company. I am proud, a bit more than my colleague Mr. Layton. Your plant in *La Pocatière* is close to my riding, and every day one can see its positive impact.

On an historical note, my father bought in 1947 what we used to call, even in French, a snowmobile. It ran for a long time, and we had no complaints about service, either. The machine ran very well. Your products have become more and more popular.

I believe your sales are now close to \$850 million. What percent of these sales represent American exports approximately? That will be my first question.

[Time lag]

My second question, Mr. Beaudoin. You are the president of a very important company with 8,000 and \$850 million in annual sales in 50 countries. You are a businessman with a great deal of credibility and experience. What do you think of the negotiations undertaken with the United States with respect to a greater opening of this market or a conservation of market share?

That is all, Madam Chairman, thank you.

Mr. Beaudoin: In answer to your first question on our exports, Bombardier exports 50% of its products, 40% to the American market and 10% to other countries.

As far as free trade is concerned, Bombardier has always practiced a free trade policy. From the very beginning we asked the Canadian government to include snowmobiles in the Autopact. The Americans would not have to pay any duty if they wanted to sell snowmobiles in Canada and the same would go for us. Our proposal was accepted. The snowmobile has been part of the Autopact from the start. We encourage a free trade policy for mass transit equipment and for all our

[Text]

encourageons une politique de libre-échange; et ainsi pour tous nos produits. Nous pensons que l'accès au marché américain est très important pour une entreprise manufacturière canadienne.

M. Fontaine: Pourrais-je poser une courte question supplémentaire, madame la présidente?

La présidente: Oui.

M. Fontaine: Lorsque vous anticipez des commandes des pays étrangers, dans certaines circonstances, n'êtes-vous gênés par la contrainte des politiques d'achats chez nous? Vous arrive-t-il d'être gênés aux États-Unis, en particulier? Nos négociations pourraient-elles enlever cette gêne?

• 1730

M. Beaudoin: Je ne comprends pas exactement ce que vous voulez dire.

M. Fontaine: Faites-vous des propositions pour vendre vos produits dans les pays étrangers? Certains pays étrangers ont une politique d'achats chez eux. Il en est ainsi dans les villes, les organismes gouvernementaux, l'armée, etc. J'ai l'impression que, de temps en temps, ces politiques vous privent de certaines commandes. Les négociations que nous entretenons sur l'accès au marché américain vous permettraient-elles d'être moins dépendants de ces contraintes d'achats?

M. Beaudoin: Oui, je pense qu'il est très important, même au Canada, de pratiquer une politique de libre-échange. On a déjà des problèmes, même au Canada, d'une province à l'autre dans le libre-échange. Mais je pense que la politique d'ouverture du marché vers le marché américain et la politique de libre-échange sont très favorables. Elle aidera peut-être aussi à régler certains problèmes que nous avons chez nous.

M. Fontaine: Je suis sûr que M^{me} Carney sera heureuse de votre réponse, monsieur Beaudoin. Je vous en remercie.

La présidente: Merci. Monsieur Guilbault, avez-vous d'autres questions?

M. Guilbault (Saint-Jacques): Non, madame la présidente, je vous remercie de m'offrir la parole. Je m'en servirai durant quelques secondes pour remercier les témoins qui se sont prêtés de bonne grâce à toutes nos questions et qui ont répondu très franchement. Encore une fois, je vous souhaite beaucoup de chance dans vos entreprises.

Une voix: Merci.

La présidente: Monsieur Waddell.

Mr. Waddell: I would like to hear from the chairman; something bothers me a little bit.

I was reading the little brochure I was given by a member of your company. When J.R. Bombardier started with snowmobiles, he had served country doctors, veterinarians, ambulance drivers, innkeepers, bus and taxi owners, telephone and power companies, lumber contractors, the ordinary people, if you like. He met a need for ordinary people.

[Translation]

other products. We consider access to the American market very important for Canadian manufacturing firms.

Mr. Fontaine: May I ask a short supplementary, Madam Chairman?

The Chairman: Yes.

Mr. Fontaine: When you anticipate orders from foreign countries, under certain circumstances, are you not constrained by some of our commercial policies? Are you subjected to certain restrictions in the United States in particular? Could our negotiations do away with this difficulty?

Mr. Beaudoin: I do not quite understand what you mean.

Mr. Fontaine: Do you make proposals to sell your products in foreign countries? Certain foreign countries have a policy of purchasing at home. This is true of some cities, government organizations, the army, et cetera. I gather that from time to time such policies may mean that you lose certain orders. Are the negotiations relating to the access to the American market likely to make you less dependent on this type of constraint?

Mr. Beaudoin: Yes, I think that it is very important, even in Canada, to practice a free trade policy. Even in Canada we already have problems related to free trade between provinces. I believe the policy of opening up our market to the American market and the policy of free trade are very beneficial. They may also help to solve some of the problems we have in our own country.

Mr. Fontaine: I am sure that Mrs. Carney will be happy with your answer, Mr. Beaudoin. Thank you.

The Chairman: Thank you. Mr. Guilbault, do you have any other questions?

Mr. Guilbault (Saint-Jacques): No, Madam Chairman, but I thank you for offering me the floor. Let me take a few seconds to thank our witness for their gracious willingness to answer our questions and their frank replies. Once again I wish you much success in your endeavours.

An hon. member: Thank you.

The Chairman: Mr. Waddell.

M. Waddell: J'aimerais quelques précisions du président. Il y a quelque chose qui me dérange un petit peu.

Je lisais la petite brochure que m'a donnée un employée de votre société. Lorsque J.R. Bombardier a commencé à faire des autoneiges, sa clientèle était composée de médecins de campagne, vétérinaires, chauffeurs d'ambulance, aubergistes, propriétaires d'autobus et de taxis, sociétés de téléphone et d'électricité, bûcherons, des gens ordinaires, si on veut. Il faisait quelque chose pour les gens ordinaires.

[Texte]

It disconcerts me a little bit. Perhaps I should not be, but I would like to know what you think of the development of the executive jets. Should continuing on with the market for executive jets be viewed just as any other market? It is a very specialized kind of industry. Do you really want to keep going in the executive jet market or do you see Canadair diversifying into other things eventually?

Mr. Beaudoin: Yes. As I mentioned before, it definitely is our intention to continue to develop the executive jet market. I think it brings very good technology for Canada. It is a very small market in itself.

I would say with the investment that has been done in developing the executive jet by the Canadian government, I think the base is there. I think we have a very good product to continue to develop the market as long as we continue to improve it and continue to market it properly. I feel that it could be a very good product in the long term for Canadair.

At the same time, Canadair is more than the executive jet. Canadair has other products. I would say the other products of Canadair may take more emphasis in the future than now. The drawings, surveillance systems or subcontracts maintain a lot of labour in the plan and maintain a substantial part of the operation going.

The water bomber itself serves a very special purpose. Those markets could be more important in the long term. This does not mean in any way that we want to de-emphasize the importance of the executive jet. I think it is important for Canadair. It is a product for which we see a lot of potential in the future.

There are other applications, too, for the executive jet, which we could develop for military surveillance systems. For example, the German government bought executive jets for purposes other than for use as executive jets. They can be used as a commuter aircraft and ambulances. I think there is a good application around the world for the jet, aside from executive purposes.

Mr. Waddell: Thank you.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Waddell.

Do you have a short supplementary, Mrs. Sparrow?

Mrs. Sparrow: Yes, Madam Chairperson.

In that Canadair was a Crown corporation, under Bill C-62 we talked about employment equity. I just wondered if perhaps this would be continued. I personally believe in competence first, but there was a bill that went through saying that Crown corporations dealing with over 100 employees and a certain amount of profits had to work towards employment equity. Do you have a program for that within your company, or will you?

[Traduction]

Je suis un peu déconcerté maintenant. Peut-être que je ne devrais pas l'être, mais j'aimerais savoir ce que vous pensez du marché des avions d'affaires? Devrait-on continuer à développer ce marché comme si c'était n'importe quel autre marché? C'est une industrie très spécialisée. Voulez-vous vraiment continuer le travail dans le domaine de l'avion d'affaires ou prévoyez-vous une diversification des activités de Canadair à l'avenir?

M. Beaudoin: Oui. Comme je l'ai déjà dit, nous avons certainement l'intention de continuer à développer le marché des avions d'affaires. Je pense qu'il permet l'introduction d'une très bonne technologie au Canada. Le marché lui-même est très réduit.

Compte tenu de l'argent consacré par le gouvernement canadien au développement de l'avion d'affaires, je pense qu'il existe déjà une base solide. Je pense que nous avons un très bon produit pour l'exploitation de ce marché dans la mesure où nous continuerons à l'améliorer et à en faire une bonne commercialisation. Je pense qu'à long terme il pourrait être un très bon produit pour Canadair.

Mais Canadair n'est pas seulement l'avion d'affaires, elle a d'autres produits. Il faudra peut-être y accorder une plus grande importance à l'avenir. Les dessins, les systèmes de surveillance et la sous-traitance représentent beaucoup de travail pour les employés et occupent une bonne partie de l'usine.

L'avion-citerne a une fonction très précise. Ce marché pourrait accroître en importance à long terme. Cela ne veut pas dire que nous voulons diminuer l'importance de l'avion d'affaires. Je pense que c'est un créneau important pour Canadair. À notre avis, ce produit a beaucoup de potentiel.

L'avion d'affaires a d'autres applications possibles dans le contexte d'un système de surveillance militaire, par exemple. Le gouvernement allemand a acheté des avions d'affaires pour d'autres usages. Cet appareil peut servir d'avion de navette ou d'ambulance. C'est donc un avion qui présente d'autres possibilités d'exploitation.

M. Waddell: Merci.

The Chairman: Thank you, Mr. Waddell.

Avez-vous une courte question supplémentaire, madame Sparrow?

Mme Sparrow: Oui, madame la présidente.

Puisque la société Canadair était une société de la Couronne, le projet de loi C-62 prévoyait l'équité en matière d'emploi. A-t-on toujours l'intention d'appliquer ce principe? Personnellement, j'estime que la compétence est le premier critère mais on a adopté un projet de loi précisant que les sociétés de la Couronne qui ont plus de 100 employés et un certain niveau de bénéfices devaient chercher à instaurer un système d'équité en matière d'emploi. Avez-vous prévu ce genre de chose ou comptez-vous le faire?

[Text]

• 1735

Mr. Beaudoin: Yes, I would say that we intend to use all the opportunities to encourage the development of employment equity in our company and in fact, it is part of our program in Bombardier to do so, and I would say that we do not intend to change the approach at Canadair because it is going to be in the private sector.

Mrs. Sparrow: Thank you.

Mr. Beaudoin: I think you should ask that of my executive assistant, who is a lady.

The Chairman: Thank you very much, Mrs. Sparrow. That was a good point indeed.

Some hon. members: Oh, oh!

Mrs. Sparrow: I said I believe in competence first.

The Chairman: Yes, me also.

Nous avons invité l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, loge de l'aviennerie 712, concernant l'achat de Canadair, par Bombardier. Ceux-ci nous ont poliment demandé à ne pas comparaître devant le Comité. Ils aimeraient cependant soumettre le rapport qu'ils ont déposé devant le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce, en décembre 1986, comme témoignage. Quelqu'un veut-il faire une proposition, à cet effet?

M. Guilbault (Saint-Jacques): Je le propose, madame la présidente.

La motion est adoptée

La présidente: Monsieur Guilbault.

M. Guilbault (Saint-Jacques): D'ailleurs, madame la présidente, j'ai posé certaines questions relativement à des sujets mentionnés dans leur rapport.

La présidente: Avant de passer aux travaux du Comité, je voudrais remercier très sincèrement nos témoins.

Maintenant, monsieur Lowe, vous avez affaire à un président de compagnie capable de décider. Il lui suffit de cinq ou dix minutes. Vous serez peut-être étonné; vous aviez l'habitude d'attendre des mois pour une décision de tout le système des Sociétés de la Couronne. Mes collègues ont tous dit qu'ils étaient fiers de la Compagnie Bombardier. Je voudrais, au nom du gouvernement et comme présidente du Comité, vous offrir nos sincères félicitations, et exprimer notre gratitude pour l'apport économique au Québec et au Canada. Je formule l'espoir de vous revoir une autre année, dans l'achat d'une autre Société de la Couronne.

Merci beaucoup et félicitations.

M. Beaudoin: Merci beaucoup, madame la présidente.

La présidente: Nous allons reprendre l'étude du projet de loi C-25, loi autorisant l'aliénation de Canadair Limitée et prévoyant des mesures connexes.

Les articles 2 à 9 inclusivement, sont adoptés

[Translation]

M. Beaudoin: Oui, nous avons l'intention de faire tout le possible pour encourager un programme d'équité professionnelle dans notre société, cela fait déjà partie du programme de la Bombardier et nous n'avons pas l'intention de changer l'orientation de Canadair parce qu'elle ne sera plus une société d'Etat.

Mme Sparrow: Merci.

M. Beaudoin: Je pense qu'il faudrait poser la question à mon chef de cabinet, qui est une dame.

La présidente: Merci beaucoup, madame Sparrow. C'était une bonne question.

Des voix: Oh, oh!

Mme Sparrow: J'ai dit que pour moi la compétence était le premier critère.

La présidente: Pour moi aussi.

We invited the International Association of Machinists and Aerospace Workers, local 712, to appear in connection with the purchase of Canadair by Bombardier, but the invitation was politely declined. The association would like to submit the report which they tabled to the Standing Senate Committee on Banks and Trade, in December 1986, as testimony. Would someone like to move a motion to this effect?

Mr. Guilbault (Saint-Jacques): I so move, Madam Chairman.

Motion agreed to

The Chairman: Mr. Guilbault.

Mr. Guilbault (Saint-Jacques): As a matter of fact, Madam Chairman, I did ask some questions relating to subjects mentioned in their report.

The Chairman: Before we return to the committee's work, I should like to extend our sincere thanks to the witnesses.

Now, Mr. Lowe, you are dealing with a company president who is able to make decisions. All he needs is five or ten minutes. You may be surprised; you have been accustomed to waiting for months for a decision involving Crown corporations. My colleagues all said that they were proud of Bombardier. On behalf of the government and as chairman of the committee, I would like to offer you our sincere congratulations and express our gratitude for the economic contribution to Quebec and Canada. I hope to see you again when you purchase another Crown corporation.

Thank you very much and congratulations.

Mr. Beaudoin: Thank you, Madam Chairman.

The Chairman: We shall resume our study of Bill C-25, an act to authorize the divestiture of Canadair Limited and to provide for other matters in connection therewith.

Clause 2 to 9 inclusive agreed to

[Texte]

La présidente: L'article 1 est-il adopté?

L'article 1 est adopté

La présidente: Le titre est-il adopté?

Le titre est adopté

La présidente: Le projet de loi C-25 est-il adopté?

Le projet de loi C-25 est adopté

La présidente: Dois-je faire rapport du projet de loi C-25 à la Chambre?

Adopté.

La présidente: La séance est levée. Je déposerai le projet de loi, à la Chambre, demain, à 15h00. Merci.

[Traduction]

The Chairman: Shall clause 1 carry?

Clause 1 agreed to

The Chairman: Shall the title carry?

The title is agreed to

The Chairman: Shall Bill C-25 carry?

Bill C-25 agreed to

The Chairman: Shall I report to the House on Bill C-25?

Agreed.

The Chairman: The meeting is adjourned. I shall table the bill in the House tomorrow at 3.00 p.m. Thank you.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

On Tuesday, December 16, 1986

From the Canada Development Investment Corporation:

Michael Carter, Executive Vice-President.

From Burns Fry Ltd.:

John McNaughton, Managing Director of Mergers and Acquisitions.

From the Department of Regional Industrial Expansion:

Peter Sagar, Special Projects Officer, Aerospace Directorate.

From Woods Gordon:

Barry Olivella, Partner, Merger and Acquisitions Services.

From Canadair Limited:

Don Lowe, President and Chief Executive Officer.

From Bombardier Incorporated:

Laurent Beaudoin, Chairman and Chief Executive Officer.

TÉMOINS

Le mardi 16 décembre 1986

De la Corporation de développement des investissements du Canada:

Michael Carter, vice-président exécutif.

De Burns Fry Ltée:

John McNaughton, administrateur-chef de la direction des acquisitions et fusions.

Du ministère de l'Expansion industrielle régionale:

Peter Sagar, agent de projets spéciaux, Direction de l'Aérospatiale.

De Woods Gordon:

Barry Olivella, partenaire, Services des acquisitions et fusions.

De Canadair Limitée:

Don Lowe, président et directeur général.

De Bombardier Incorporée:

Laurent Beaudoin, président et directeur général.

BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT
LIBRARY OF PARLIAMENT



3 2354 00503 941 0

BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT
LIBRARY OF PARLIAMENT



3 2354 00503 943 6