

Questions orales

Écosse annoncer les grandes lignes de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, il a pris grand soin de dire aux populations du Canada atlantique qu'il s'agissait d'argent frais venant s'ajouter au financement des programmes établis, comme par exemple ceux des accords de développement économique régional dont dépendent le Canada atlantique, le nord ontarien et l'ouest du Canada.

Veut-il nous dire aujourd'hui, comme il l'avait fait quand il avait annoncé le lancement de l'APECA, que le gouvernement est toujours attaché au développement économique régional pour favoriser la création et la distribution des richesses au pays?

M. Crosbie: Pourquoi y êtes-vous si opposé?

L'hon. Harvie Andre (ministre de l'Expansion industrielle et régionale et ministre d'État chargé des Sciences et de la Technologie): Monsieur le Président, cela figurera deux fois au hansard de demain. Le premier ministre l'a déjà dit tantôt. Je l'ai répété en citant le discours du premier ministre.

Mme Copp: Ce n'est pas le même programme.

M. Andre: Notre gouvernement est attaché aux programmes conjoints de développement économique régional. Je me demande comment le premier ministre aurait pu dire les choses plus clairement dans ses réponses, monsieur le Président.

* * *

L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE

LA PRODUCTION D'AVIONS TWIN OTTER

M. Jim Peterson (Willowdale): Monsieur le Président, ma question s'adresse au même ministre, le ministre d'État chargé des Sciences et de la Technologie. Le Canada a connu beaucoup de succès avec l'avion Twin Otter. On en a fabriqué 844 depuis 1966. C'est à cause de cela que le Canada est devenu le chef de file mondial dans la technologie de l'Adac et dans le transport dans les régions éloignées partout au monde. Quand le gouvernement a vendu de Havilland. . .

Des voix: La question!

M. Peterson: . . . en 1986

Des voix: La question!

M. Peterson: . . . il n'a exigé aucune garantie obligeant la société de continuer à fabriquer le Twin Otter au Canada.

Ma question. . .

Des voix: Bravo!

M. Peterson: Le gouvernement peut-il assurer aux Canadiens qu'il va prendre les mesures nécessaires pour qu'on continue de fabriquer le Twin Otter au Canada?

M. Crosbie: Et le Beaver? Je préfère le Beaver.

Une voix: Et le Kittyhawk? Devrions-nous recommencer à le fabriquer?

L'hon. Harvie Andre (ministre de l'Expansion industrielle régionale et ministre d'État chargé des Sciences et de la Technologie): Monsieur le Président, on ne peut nier que le Twin Otter a connu beaucoup de succès. On l'a fabriqué en grand nombre et cet avion vole dans toutes les parties du monde, mais ce n'est pas le seul. Le DC-3 était un très bon avion, mais la technologie a changé, nous sommes à l'ère moderne. On construit actuellement de nouveaux d'avions qui s'inspirent du Twin Otter.

S'il existait un marché pour les anciens plutôt que pour les nouveaux modèles, je suis certain que de Havilland continuerait à les produire.

L'ORDRE DONNÉ PAR BOEING DE DÉTRUIRE LES OUTILS DE FABRICATION

M. Jim Peterson (Willowdale): Dans son rapport au gouvernement, monsieur le Président, la firme Burns Fry annonce aux Canadiens qu'il existe encore un marché mondial pour le Twin Otter.

• (1440)

Des sociétés canadiennes sont prêtes à construire le Twin Otter au Canada. Le problème, c'est que de Havilland a ordonné la destruction de tous les outils utilisés dans la fabrication de cet appareil. Les Canadiens ne veulent pas que le Twin Otter subisse le même sort que l'Arrow de la société Avro.

Le gouvernement est-il prêt à intervenir immédiatement afin d'empêcher Boeing de détruire ces outils-là.

L'hon. Harvie Andre (ministre de l'Expansion industrielle régionale et ministre d'État chargé des Sciences et de la Technologie): Il y a quelques années, le gouvernement du Canada était propriétaire de deux avionneries dans lesquelles les contribuables canadiens insufflaient des milliards de dollars sous forme de subventions.

Dans les deux cas, la situation s'est grandement améliorée depuis qu'elles appartiennent au secteur privé. Les contribuables ne sont plus appelés à les subventionner. Le député nous suggère de revenir aux mauvais jours d'antan.

S'il connaît des sociétés privées qui sont prêtes à fabriquer cet appareil sans l'appui financier des contribuables, elles pourraient prendre des arrangements avec de Havilland car nous n'y voyons aucune objection. Libre à elles de le faire.