

(La réponse suit:)

Le 30 avril 1991, une entente est intervenue entre le ministre fédéral de l'Agriculture, Bill McKnight, et le ministre de l'Agriculture de l'Île-du-Prince-Édouard, Keith Milligan, sur les éléments d'un programme harmonisé d'indemnisation des producteurs de pommes de terre visés par le programme d'éradication du virus PVYN.

Le budget de 7,9 millions de dollars annoncé en mars pour ce programme sera augmenté. Agriculture Canada paiera le coût du programme de compostage adopté par la province pour éliminer les lots infestés et susceptibles de l'être. Agriculture Canada indemniserait également les producteurs des zones 1-4 pour les pertes résultant des restrictions au transport des semences provenant de l'île. Les producteurs qui n'ont pas pu, comme auparavant, exporter sur le marché américain, seront aussi indemnisés.

La participation de la province au programme d'indemnisation sera surtout axée sur le volet promotion pour restaurer la confiance dans les semences de l'île. Le province accordera aussi aux producteurs une indemnité couvrant une partie des pertes de transport subies en raison des restrictions imposées au transport des semences provenant de l'île.

### LE BUDGET DE 1991

#### LES COMPRESSIONS EFFECTUÉES DANS LES SUBVENTIONS ET LES CONTRIBUTIONS—L'ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX DU COMITÉ D'ÉTUDE

**L'honorable C. William Doody (leader adjoint du gouvernement):** Honorables sénateurs, j'ai la réponse à une question posée au Sénat le 9 avril 1991 par l'honorable Lorna Marsden au sujet du budget de 1991—les compressions effectuées dans les subventions et les contributions—l'état d'avancement des travaux du comité d'étude.

(La réponse suit:)

L'examen des subventions et contributions entrepris par l'honorable Harvie Andre est maintenant devant le Cabinet. Le gouvernement compte terminer cet examen le plus rapidement possible.

### LES TRANSPORTS

#### LA SOCIÉTÉ DE HAVILLAND—LA VENTE À UN CONSORTIUM EUROPÉEN

**L'honorable C. William Doody (leader adjoint du gouvernement):** Honorables sénateurs, j'ai la réponse à une question que l'honorable sénateur Peter Bosa a posée le 10 avril 1991 au sujet des transports, de la société de Havilland et de la vente à un consortium européen.

(La réponse suit:)

Le gouvernement a annoncé son programme de privatisation dans le «programme de renouveau économique» de novembre 1984. Ce programme s'articule autour de trois objectifs. Il s'agit premièrement de mieux administrer les actifs de la Couronne, deuxièmement, de rendre les marchés plus compétitifs et équitables et troisièmement, de donner aux Canadiens de nouvelles possibilités de profiter de la croissance de ces entreprises. On a analysé la société

de Havilland, propriété de la Couronne, et on a jugé qu'elle pourrait être mieux administrée par des intérêts privés. L'industrie aérospatiale est un secteur dynamique et risqué qui exige des dirigeants dynamiques et compétents. Parmi les nombreux acheteurs qui se sont dit intéressés par la société de Havilland, on a considéré que la société Boeing était celle qui offrait les meilleurs avantages.

Les gouvernements français et italien ont également des programmes de privatisation, ils ont choisi de maintenir la participation de l'État dans leurs conglomérats aérospatiaux. Historiquement, dans ces deux pays, la participation de l'État a toujours été supérieure à celle au Canada et les Italiens et les Français commencent par privatiser les entreprises d'État qui sont essentielles à leurs infrastructures industrielles respectives. Il y a une tendance générale en Europe à réduire le montant des subventions et de l'aide gouvernementale dont profitent les fabricants d'avions. C'est peut-être la première étape d'un programme général de réduction de l'intervention gouvernementale dans le secteur aérospatial.

Il est intéressant de remarquer qu'un tiers environ de la société Alenia appartient à des intérêts privés et que les actions de la société sont cotées en Bourse en Italie. Ainsi, les lois du marché influent dans une certaine mesure sur l'exploitation et la gestion de la société.

En décembre 1985, le gouvernement a annoncé les grandes lignes de la vente, en plus du prix de 155 millions de dollars. On prenait notamment les engagements suivants:

- garder de Havilland en Ontario;
- verser les redevances voulues sur les produits actuels;
- donner à la société de Havilland une exclusivité mondiale en ce qui concerne ses avions-navettes;
- développer de nouvelles activités à la société de Havilland et traiter avec les fournisseurs canadiens de tout le pays;
- effectuer de nouveaux travaux de recherche et de développement;
- créer de nouveaux produits et utiliser au maximum les installations existantes et les employés déjà au service de la société;
- développer la capacité de production de la société de Havilland en matière de défense.

La société Boeing est une entreprise américaine privée et elle peut mener ses affaires au Canada comme bon lui semble, sous réserve des lois et des règlements canadiens.

La Loi sur Investissement Canada prévoit l'examen de certains types d'investissements étrangers, afin de déterminer s'ils seront avantageux en définitive pour le Canada. Dans le cas de l'acquisition proposée de la division de Havilland de Boeing Canada par les sociétés Aérospatiale et Alenia, un examen sera nécessaire. Cependant, les deux sociétés européennes n'ont pas encore présenté une demande en ce sens.

Un examen d'une transaction de ce genre prendrait la forme d'une analyse complète et rigoureuse des répercussions directes et indirectes du plan d'entreprise que les