

### L'ajournement

Nous avons donc fait parvenir une note diplomatique qui traitait uniquement de la question sous l'angle du droit international. Par conséquent, les répercussions environnementales du projet ne sont pas mises en cause pour le moment. Il me semble que le fait de présenter dans une telle note des instances au sujet de préoccupations relatives à l'environnement et à la pêche pourrait être interprété comme un acquiescement au projet de concessions.

Le Canada n'a pas présenté d'instances au département de l'Intérieur lorsqu'il tenait des audiences en Alaska sur la déclaration portant sur les répercussions environnementales, document qui avait été préparé en rapport avec la zone prévue pour les concessions. Cependant, il est évident que nous sommes inquiets quant aux répercussions possibles des activités de prospection dans ce secteur sur le poisson et sur le biotope halieutique, y compris le poisson qui se dirige vers les rivières canadiennes en passant par les eaux de l'Alaska. Le député peut se rassurer: nous continuerons de surveiller la situation de très près. Cette question revêt une importance particulière étant donné que les gouvernements du Canada et de Colombie-Britannique ont annoncé récemment leur intention de réviser, en tenant compte des facteurs environnementaux, le projet de renouvellement des permis de prospection pétrolière et gazière dans les eaux de la Colombie-Britannique, au nord de Vancouver. Une partie de la région que nous étudions est contiguë à celle où le gouvernement américain compte accorder des concessions.

Je peux garantir au député que dans les régions relevant de notre compétence, les lois et règlements écologiques du Canada s'appliqueront. Je suis parfaitement au courant de la menace potentielle que la prospection pétrolière et gazière au large des côtes représente pour le cheptel marin. Le député n'ignore pas, j'en suis sûr, que l'on procède à des travaux de prospection depuis plus de dix ans dans la mer de Beaufort et sur la côte est. Mon ministère participe à tous les aspects de l'étude de ces projets sur le plan écologique et il collabore pleinement avec les organismes provinciaux et fédéraux chargés de la gestion des activités au large des côtes, afin de s'assurer que l'on protège bien le cheptel marin.

● (1810)

#### LES SOCIÉTÉS DE LA COURONNE—LE DASH-8 DE LA SOCIÉTÉ DE HAVILLAND—LE FINANCEMENT DES VENTES

**M. Bill Domm (Peterborough):** Depuis près de trois mois maintenant, nous examinons ici même sous forme de questions, de déclarations et de débats d'ajournement les raisons pour lesquelles les sociétés Time Air, de Lethbridge, Air Atonabee de Peterborough, et Norcan Air, de Saskatoon, tardent tant à acheter des Dash-8 à la société de Havilland. Nous connaissons tous l'importance d'un contrat de 100 millions de dollars pour l'avenir de la société de Havilland.

Nous avons commencé par envisager la possibilité d'aider la société de Havilland à offrir des taux d'intérêt plus compétitifs aux sociétés canadiennes qui désirent acheter ses avions. Le 16 avril dernier, le ministre chargé de la Corporation de développement des investissements du Canada, le ministre du Revenu

national (M. Bussièrès), nous a dit ici même qu'il existe des règlements sur le commerce intérieur et international établis en vertu du GATT. Cette question a fait l'objet d'un débat d'ajournement puis, plus tard, d'une question au premier ministre (M. Trudeau). A l'époque, celui-ci estimait que le GATT ne touchait pas les ventes de nos avions ici, au Canada, et que par conséquent il n'y aurait aucune exclusion pour l'aide offerte, si le gouvernement la jugeait nécessaire.

J'ai ensuite pris la parole à la Chambre des communes le 14 mai 1984 pour demander au premier ministre si l'on pouvait faire quelque chose pour concurrencer la société irlandaise qui offrait des avions à Atonabee, en leur donnant du crédit à 7.5 p. 100. A ce moment-là, le premier ministre a dit que toute nouvelle subvention de Havilland contribuerait à augmenter la dette. A quoi sert-il d'investir des centaines de millions de dollars dans de Havilland, pour construire des avions et les vendre dans le monde entier, si nous ne sommes pas prêts à soutenir la concurrence ici, au Canada, des compagnies étrangères qui ont des programmes d'aide au financement?

J'ai lu dans le *Globe and Mail* du jeudi 7 juin 1984 un article au sujet des ventes de Dash-7 à l'Indonésie. On y disait que selon le ministre chargé du Commerce international (M. Regan) la Société pour l'expansion des exportations avait signé un accord de financement d'une valeur de 20.25 millions de dollars américains pour faciliter la vente d'avions et de pièces à l'Indonésie. Si nous pouvons offrir des programmes d'aide financière à l'Indonésie pour qu'elle puisse acheter des Dash-7 construits par de Havilland, pourquoi ne pouvons-nous pas accorder une aide similaire aux sociétés canadiennes qui voudraient acheter des Dash-8 pour les utiliser au Canada? Il ne s'agit absolument pas d'une infraction aux accords du GATT.

Si nous pouvons construire des avions au Canada—et c'est une industrie dont nous avons grandement besoin puisqu'elle nous assure 2,500 emplois chez de Havilland seulement, et 10,000 autres dans des industries secondaires—n'est-il pas honteux que nous investissions des centaines de millions de dollars dans cette société d'État et que nous ne puissions pas offrir une aide financière pour vendre l'appareil localement, pour l'utiliser chez nous et pour prouver ainsi sa qualité au reste du monde?

● (1815)

Il n'est pas tellement logique d'offrir des programmes d'aide financière à l'Indonésie, par l'intermédiaire de la Société pour l'expansion des exportations, comme le disait le *Globe and Mail* du 7 juin, alors que l'on traîne pour la vente de Dash-8, d'une valeur de 100 millions, à trois sociétés canadiennes, Time Air, Air Atonabee et Norcan Air.

En quoi est-il préférable que ce soit l'Indonésie qui reçoive cette aide? Nous construisons des monuments en Algérie, nous vendons des avions. Pourquoi l'Indonésie devrait-elle bénéficier de ce programme d'assistance alors que nous ne sommes pas disposés à offrir un programme similaire aux compagnies locales qui sont prêtes à acheter cet appareil si l'on peut leur faire des conditions convenables?