

*Questions orales*

## LA PROPRIÉTÉ DES CHANTIERS SOUMISSIONNAIRES

**L'hon. Allan B. McKinnon (Victoria):** Madame le Président, quand les libéraux sont arrivés au pouvoir en 1980, ils ont mis ce projet en veilleuse pendant six mois parce qu'ils tenaient à canadianiser les divers consortiums. La société Scan Marine a été créée par Pratt and Whitney, qui appartient entièrement à la société United Technologies du Connecticut, et lui appartient à 49 p. 100, tandis que le groupe Irving du Nouveau-Brunswick est l'unique propriétaire de St. John Shipbuilding. La décision du gouvernement tiendra-t-elle compte de ce facteur?

**L'hon. J.-J. Blais (ministre des Approvisionnements et Services):** Madame le Président, je suis très heureux que le député ait déclaré que nous tenions à canadianiser les soumissions et à garantir que les principales sociétés en cause dans les deux soumissions étaient canadiennes, comme c'est le cas maintenant.

Pour ce qui est du choix définitif, j'ai déjà dit au député sur quels critères la décision se baserait dans ma réponse précédente. Il n'a qu'à attendre que cette décision soit prise, ce qui se fera, j'espère, à la fin de juin ou au début de juillet.

## LA RÉPARTITION DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION

**L'hon. Allan B. McKinnon (Victoria):** Le ministre peut-il nous dire si le gouvernement a demandé aux consortiums d'inclure dans leur soumission un état comparatif du coût de construction des navires dans différents chantiers, par exemple, si deux étaient construits dans les Maritimes, deux dans la région du Saint-Laurent et deux sur la côte ouest, comme le gouvernement conservateur voulait le faire? A-t-il songé à répartir les travaux de construction entre trois chantiers navals, par exemple, pour que les navires soient terminés le plus tôt possible et pour faire profiter diverses régions des emplois qui seront créés dans cette industrie qui est dans un profond marasme?

**L'hon. J.-J. Blais (ministre des Approvisionnements et Services):** Madame le Président, je prends note des instances du député.

**M. Baker (Nepean-Carleton):** Vous devriez les prendre au sérieux.

**M. Blais:** Malheureusement, les conservateurs se sont occupés de ce contrat pendant si peu de temps que nous possédons très peu de détails sur ce qu'ils comptaient faire.

## LA COMMANDE D'AVIONS-CITERNES

**Mlle Pat Carney (Vancouver-Centre):** Madame le Président, ma question s'adresse au ministre de l'Environnement, qui a annoncé que le gouvernement envisage de dépenser jusqu'à 147 millions de dollars pour l'achat de 20 avions-citernes Canadair CL-215, aux termes du Programme spécial de relance. Cependant, si on lit entre les lignes, on constate que le gouvernement ne s'est engagé à acheter que quatre avions, en fait, les 16 autres devant être commandés uniquement si les provinces participent également au programme.

Combien le gouvernement a-t-il vraiment prévu de dépenser à l'égard de ces quatre appareils, et pourquoi le ministre a-t-il volontairement gonflé les chiffres relatifs à la création d'emplois? En effet, pour créer 650 emplois, comme il le prétend, il faut que les 20 avions-citernes soient construits.

**L'hon. John Roberts (ministre de l'Environnement):** Madame le Président, si l'honorable représentante avait été là lorsque j'ai fait cette déclaration et si elle avait prêté attention à ce que j'ai dit à la Chambre, elle saurait que j'ai bien insisté en disant que le gouvernement allait acheter quatre appareils pour les Territoires du Nord-Ouest et du Yukon, et qu'il achèterait les 16 autres à condition que les provinces participent aux frais à parts égales. Plus de la moitié des provinces nous ont déjà fait savoir qu'elles étaient prêtes à participer au programme. Je suis convaincu que nous achèterons le nombre voulu d'avions.

D'autre part, il y a de bonnes chances pour que 20 autres appareils soient vendus à l'étranger. Je ne puis pas le garantir, bien entendu, mais nous avons de bonnes raisons de croire que cette vente va avoir lieu. J'ai été extrêmement clair à ce sujet, tant lors de la conférence de presse qu'à la Chambre. Je suis heureux de constater que l'honorable représentante a fini par saisir l'importance de cette déclaration.

**Des voix:** Bravo!

## LE COÛT D'UNE HEURE DE VOL DU CL-215

**Mlle Pat Carney (Vancouver-Centre):** Madame le Président, ma question supplémentaire s'adresse également au ministre de l'Environnement. Il a insisté sur la création de 650 emplois, mais ceux-ci ne seront offerts que dans deux ans et demi d'ici, et seulement si l'on construit 20 avions-citernes.

● (1420)

Si trois provinces seulement ont commandé des CL-215 au cours des 25 dernières années, c'est en raison de leur prix prohibitif. Une étude du service des forêts de l'Alberta, en 1976, mentionnait que le CL-215 coûtait \$8,277 par heure de vol, soit 11 fois plus que l'avion-citerne CANSO qui ne coûtait que \$707. Si l'on rajuste les chiffres pour tenir compte de l'inflation le coût d'une heure de vol de l'appareil de Canadair est probablement de l'ordre de \$15,000.

Étant donné le prix élevé des CL-215, le ministre peut-il nous assurer que les provinces paieront leur part de 100 millions de dollars ou bien leur offre-t-il un prix particulièrement intéressant?

**L'hon. John Roberts (ministre de l'Environnement):** Madame le Président, il faut que le député sache que le CL-215 est sans aucun doute le meilleur avion pour ce genre de travail. C'est non seulement le meilleur au Canada, mais c'est l'un des meilleurs au monde.

Elle semble être surprise ou inquiète du prix d'achat de ces avions. J'aimerais qu'elle s'inquiète davantage des pertes que causeraient les incendies de forêt si nous n'avions pas ce type d'avion. Ces pertes peuvent atteindre jusqu'à 350 millions de dollars par année.