

Questions au Feuilleton

8. La pénurie de fonds du PID aura-t-elle une incidence sur des projets conjoints des gouvernements canadien et américain ou sur d'autres projets, tels que l'ADAC et le missile de croisière?

L'hon. Ed Lumley (ministre de l'Industrie et du Commerce et ministre de l'Expansion économique régionale): Au 26 mai 1980, la réponse du ministère de l'Industrie et du Commerce est la suivante:

1. Oui. Peu après la signature du marché concernant le nouveau chasseur F-18, le gouvernement a entrepris une campagne de publicité pour informer les Canadiens sur l'ampleur du programme des avantages industriels du chasseur CF-18 et encourager les compagnies canadiennes à profiter des nouveaux débouchés commerciaux que le programme offre, au coût de \$259,000, que les ministères de l'Industrie et du Commerce et de la Défense nationales se partageront.

2. La somme de \$2,453 milliards dans le cadre du programme des retombées industrielles se chiffrent à \$2,91 milliards, dont la réalisation a été confiée à McDonnell Douglas est fermement engagée, c'est-à-dire, qu'elle ne dépend d'aucune forme d'aide du gouvernement fédéral. Le reste, soit \$457 millions, qui porte sur de multiples travaux en matière de structures, moteurs et avionique prévus pour le CF-18 et le F-18, dépend de la possibilité des compagnies canadiennes de concurrencer les fournisseurs américains actuels de la McDonnell Douglas. Les coûts relatifs à l'outillage, à la formation, à la modernisation des usines et à l'équipement, etc., nécessaires au démarrage de la production au Canada en ce qui concerne l'aérospatiale et l'électronique doivent être financés par des organismes canadiens. On peut s'attendre à ce que le programme de productivité des industries de la défense fournisse une partie de l'aide du gouvernement fédéral à cet égard. Par conséquent, le gouvernement a autorisé un ajout de \$39,5 millions aux prévisions budgétaires du DIP (\$19,5 millions pour 1980-1981 et \$20 millions pour 1981-1982) pour aider à l'établissement au Canada de fournisseurs secondaires de quatre coposants structuraux de cellules CF/F-18. Ce montant sera remboursable au moyen des gains réalisés par les compagnies par le biais des conditions normales relatives aux dispositions du programme DIP sur l'établissement des fournisseurs.

3. Lors des réductions budgétaires d'août 1978, le budget de contribution au DIP a été ramené de \$44,2 millions à \$40 millions pour 1978-1979 et 1979-1980.

4. En ce qui concerne la mise au point de projets très techniques découlant des retombées industrielles du chasseur F-18, nous prévoyons jusqu'à quatre ans de préparation avant le début de la production. Deux années de préparation seraient nécessaires avant la détermination de la plupart des matériaux et de l'équipement spécialisés et le commencement des achats. Le contrat du F-18 a été signé récemment et les travaux de mise au point nécessaires ne sont pas encore définis. Par conséquent, les coupures dans le financement du DIP n'ont guère ou pas du tout empêché jusqu'ici les industries de profiter du programme des retombées industrielles pour entreprendre la mise au point de projets très techniques.

Les délais sont beaucoup plus courts pour ce qui est de l'application de technologies déjà mises au point et lorsque des débouchés de fabrication spécifiques ont été déterminés. Quant aux aspects du programme DIP concernant l'établissement des fournisseurs et l'aide financière, les répercussions seront plus graves, à moins que des fonds dépassant les budgets actuels soient fournis.

5. (i) Les subventions totales du DIP à l'industrie étaient:

a)	1973/1974—\$57,5 millions
b)	1974/1975—\$48,4 millions
c)	1975/1976—\$39,0 millions
d)	1976/1977—\$44,9 millions
e)	1977/1978—\$43,2 millions
f)	1978/1979—\$52,2 millions
g)	1979/1980—\$57,9 millions

(ii) Après rajustement selon un indice des prix pertinents, les subventions totales du DIP étaient:

a)	1973/1974—\$57,5 millions
b)	1974/1975—\$42,0 millions
c)	1975/1976—\$30,5 millions
d)	1976/1977—\$32,0 millions
e)	1977/1978—\$28,8 millions
f)	1978/1979—\$32,7 millions
g)	1979/1980—\$33,1 millions

Remarque: En utilisant l'indice implicite des prix pour les dépenses nationales brutes publié par Statistique Canada, les valeurs susmentionnées ont été calculées en termes de dollars de l'AF 1973-1974.

6. Les prévisions budgétaires du DIP pour l'année financière 1980-1981 sont engagées depuis le mois de décembre 1979 pour payer les engagements juridiques en vertu du contrat avec l'industrie canadienne.

7. Oui. Le ministère de l'Industrie et du Commerce a reçu des demandes d'aide au titre du DIP d'une valeur de plus de \$100 millions en 1980-1981, en vue de l'expansion de la technologie industrielle.

L'aide du gouvernement fédéral à l'industrie canadienne dans le cadre des retombées industrielles du chasseur F-18 se divise en deux parties:

a) L'aide fournie à titre de fonds spéciaux à McDonnell Douglas pour la production appliquant une technologie de pointe, comportant un nombre minimal de compagnies (six). Ces fonds ont été fournis par le gouvernement fédéral et sont distincts des fonds normaux du DIP. (Voir la réponse à la partie 2).

b) Le financement normal du DIP est la seconde source d'aide à l'industrie canadienne. Les entrepreneurs canadiens chercheront à obtenir des contrats en vertu du programme de retombées industrielles du F-18, dans le but d'utiliser de l'équipement d'usine déjà en place qui peut avoir été acheté avec l'appui du programme DIP ou non. D'autres entrepreneurs auront besoin de biens de production spécialisés et pourraient les acheter avec leurs propres ressources ou demander de l'aide dans le cadre du programme DIP, cette aide ne pouvant être accordée que si des fonds étaient fournis en sus des engagements légaux de la Couronne.

8. a) Projets conjoints des gouvernements canadien et américain. Le manque de financement du DIP ne devrait pas avoir de répercussions sur l'exécution des projets conjoints en cours, aussi longtemps que ces projets demeureront dans les limites de leurs attributions budgétaires prévues. Les projets faisant actuellement l'objet de discussions ou de négociations sont maintenant examinés soigneusement en vue des possibilités de subventions maximales à l'économie canadienne.

b) Aéronef ADAC. Le projet de mise au point de l'avion à réaction ADAC coûtera plusieurs millions de dollars et nécessitera la participation d'associés étrangers. La part de financement du gouvernement fédéral du Canada fera l'objet d'une