

Questions au Feuilleton

6. En vertu de la partie IV de la loi canadienne sur les droits de la personne, l'état de santé du caporal House au moment de sa démission est considéré comme un renseignement personnel.

L'AÉRONEF CHALLENGER

Question n° 4171—M. MacKay:

1. En février 1982, le président de Canadair, M. Fred Kearns, a-t-il confirmé qu'on avait vendu quelque 50 aéronefs Challenger à environ \$4.5 millions chacun, comme le mentionnait *The Gazette* de Montréal du 6 février 1982, et le Budget supplémentaire (E) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982 contenait-il un poste de \$13.56 millions pour l'achat «d'un aéronef Challenger et de pièces de rechange» par le ministère des Transports et, le cas échéant, d'où vient cette différence de prix?

2. A quoi servira l'aéronef Challenger de \$13.56 millions?

3. Quel type d'alimentation en oxygène avait-on prescrit à l'origine pour le Challenger de \$13.56 millions?

4. Le système qu'on a éventuellement installé dans le Challenger de \$13.56 millions exigeait-il des bouteilles d'oxygène désuètes et l'usage de masques chirurgicaux ou s'agissait-il d'un système moderne utilisé dans les avions passagers?

5. Le gouvernement s'est-il engagé à acheter deux Dash-7 pour environ \$20 millions et sinon, envisage-t-il de le faire?

6. Le gouvernement a-t-il d'autres plans pour devenir «l'acheteur de dernier recours» des aéronefs produits par de Havilland du Canada et, le cas échéant, quels en sont les plans de financement?

L'hon. Ed Lumley (ministre de l'Industrie et du Commerce et ministre de l'Expansion économique régionale): En ce qui concerne le ministère de l'Industrie et du Commerce: 1. Oui. M. Kearns, président de Canadair, a en effet confirmé que des aéronefs Challenger ont été vendus environ \$4.5 millions chacun, comme le mentionnait *The Gazette* de Montréal du 6 février 1982.

A l'origine, les 50 premiers aéronefs devaient être vendus à un prix fixe de \$4.375 millions pour lancer la vente de l'avion Challenger à un prix à la fois intéressant et concurrentiel. En fait, seulement 26 aéronefs ont été vendus à ce prix, dont 15 en dollars canadiens et les autres en dollars américains. L'avion a depuis été vendu à des prix allant du prix fixe de \$4.975 millions (mars 1977) à \$8.5 millions U.S. plus l'ajustement d'indexation (juillet 1981) pour le Challenger (Lycoming) CL-600 et à \$9.5 millions U.S. plus le même ajustement pour le Challenger (GE) CL-601. Les prix cités ne visent que l'aéronef dont l'intérieur n'est pas fini (seule la structure a été enduite d'un fini de protection composé de chromate de zinc, de couleur verte). Il incombe au client de prendre les dispositions en vue de l'aménagement intérieur de l'aéronef. La plus grande partie de la hausse des prix est due à l'inflation et est conforme aux augmentations de prix semblables pour des aéronefs concurrentiels.

Le «Challenger de \$13.56 millions» doté d'un intérieur d'affaires complet a été revendu au ministère des Transports par Canadair pour \$10.8 millions de dollars canadiens plus une taxe de \$972,000, ce qui donne un total de \$11,772,000. En vertu d'un autre contrat, des pièces d'une valeur totale de \$750,000 ont été achetées et des coûts supplémentaires ont été engagés pour rendre conforme l'aéronef aux normes du ministère des Transports concernant les compagnies aériennes commerciales (achat et installation d'un enregistreur en vol, etc.).

2. L'aéronef sera utilisé pour les voyages d'affaires et remplacera désormais le vétuste aéronef Jetstar I.

3. On avait à l'origine prescrit une alimentation en oxygène conventionnelle pour le Challenger. Les normes du système actuel sont supérieures à celles des lignes aériennes.

4. Le système installé dans le Challenger comprend le type d'alimentation en oxygène conventionnel des compagnies aériennes (masques qui tombent automatiquement) et fournissent de l'oxygène pendant 15 minutes, des récipients d'oxygène portatifs auxiliaires pour 2 passagers d'une durée de 30 minutes.

5. Le ministère de la Défense nationale a acheté 2 Dash-7 en janvier 1979 pour \$8.573 millions chacun.

6. Non. Le gouvernement n'achète des aéronefs que s'il en a clairement besoin.

LES SOMMES DUES AU GOUVERNEMENT PAR LES PAYS ÉTRANGERS

Question n° 4300—M. Patterson:

Combien les pays étrangers doivent-ils au gouvernement et lesquels de ces prêts, s'il en est, sont à remboursement conditionnel?

M. David Smith (secrétaire parlementaire du président du Conseil privé): En ce qui concerne l'Agence canadienne de développement international: Les pays étrangers devaient au Gouvernement, au 31 décembre 1981, la somme totale de \$2,313,170,151.68. Tous les accords de prêts signés avec des pays étrangers sont assortis de clauses de remboursement.

En ce qui concerne la Société pour l'expansion des exportations: La SEE octroie des prêts aux acheteurs étrangers en vue de financer les ventes à l'exportation de biens et services réalisées par des exportateurs canadiens. Ces prêts peuvent être consentis à des emprunteurs publics et commerciaux. Au 31 décembre 1981, le montant des prêts que les emprunteurs étrangers devaient à la SEE, à l'exclusion de la participation des autres prêteurs, s'élevait à 3.66 millions \$ Can. Aucun de ces prêts n'est à remboursement conditionnel.

En ce qui concerne le ministère des Finances: Le 31 mars 1981, le ministère des Finances était responsable de prêts totalisant \$792,572,283. Ces prêts sont comptabilisés en détail à la page 6-28 du volume I des Comptes publics du Canada, 1980-81. Le gouvernement n'a pas pour politique d'effacer les dettes des pays étrangers, mais il arrive qu'il doive de temps à autre renégocier les conditions de ces prêts.

LA MISE EN ŒUVRE DES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION MARIN

Question n° 4309—M. Robison (Burnaby):

Depuis la publication, en 1976, du rapport de la Commission royale d'enquête sur les plaintes du public, la discipline interne et le règlement des griefs au sein de la Gendarmerie royale du Canada, aussi appelée Commission Marin, a) combien de recommandations le gouvernement a-t-il acceptées et lesquelles, b) parmi les recommandations acceptées, combien ont été mises en oeuvre, c) quand les autres recommandations acceptables seront-elles mises en oeuvre, d) combien de recommandations ont été rejetées et pourquoi?

L'hon. Bob Kaplan (solliciteur général): a) Toutes les recommandations, hormis 14, ont été acceptées. En outre, 37 l'ont été sous des réserves et 84, moyennant des modifications.