

[Text]

from the motor—approximately \$12.8 million; the government approximately \$51.2 million; for a total of \$64 million on the aircraft side.

On the engine side, United Aircraft, approximately \$4 million and the government approximately \$12 million, for a total of \$16 million. The two together make up the \$80 million.

De Havilland entered into an agreement with Boeing for a joint marketing program for the DHC-7, and:

Up dated DHC-7 market potential study examining in detail the basis for recent industry projections is currently under way. This study and a concurrent study by the Minister of Transport of the impact of STOL environments are expected to yield information essential to the formulation of a departmental position relative to the production decisions for the DHC-7.

Mr. Hellyer: Is it the Minister's intention to take up shares of the companies?

Mr. Gillespie: The option on de Havilland? That decision has not been taken, Mr. Hellyer. It is under consideration.

Mr. Hellyer: If the government were to take up shares, what proportion of the total shares would it then own?

Mr. Gillespie: The option, I am told, would cover 100 per cent of the outstanding shares.

Mr. Hellyer: The total ownership of the company.

If the option were exercised, would these shares then be made available to the Canadian public?

Mr. Gillespie: That is a hypothetical question. I really cannot speculate on that at the present time.

Mr. Hellyer: This is just really a fall-back position, then, and, presumably, if the company makes money with the government assistance, there would then be no need or no intention on the part of the government to take them over. Is that correct?

• 1140

Mr. Gillespie: I think the best way to put this and I stand subject to correction, my impression of the original undertaking, and I was not then Minister, was that because a very large sum of money was being committed by the government to this developmental project, the government should at least obtain an option so that if, in its view, it was necessary to protect that investment through an option, it could do so.

Mr. Hellyer: Can the Minister give us an assurance that under no circumstances will he entertain the proposal of Comstock International to acquire controlling interest in

[Interpretation]

considérant maintenant seulement l'avion sans tenir compte du moteur, approximativement 12.8 millions de dollars; le gouvernement: approximativement 51.2 millions de dollars, ce qui donne un total de 64 millions de dollars pour les avions.

En ce qui concerne les moteurs, *United Aircraft*: environ 4 millions de dollars et le gouvernement: environ 12 millions de dollars, ce qui nous fait un total de 16 millions de dollars. Soit 80 millions de dollars pour l'ensemble.

De Havilland a conclu un accord avec Boeing pour un programme de commercialisation commun pour le DHC-7 et:

On est en train d'étudier à l'heure actuelle quel est le potentiel du marché pour les DHC-7 en examinant en détail le fondement des récentes prévisions de l'industrie. Cette étude ainsi qu'une autre étude menées par le ministre des Transports sur l'influence des ADAC devront donner des renseignements très importants, renseignements qui permettront au ministère d'exprimer sa position quant aux décisions pour la production des DHC-7.

M. Hellyer: Le ministre a-t-il l'intention d'acheter des actions à ces compagnies?

M. Gillespie: Vous voulez parler de l'option sur de Havilland? Cette décision n'a pas encore été prise, monsieur Hellyer. Elle est à l'étude.

M. Hellyer: Si le gouvernement devait acheter des actions, quelle proportion de l'ensemble détiendrait-il?

M. Gillespie: On me dit que l'option devrait couvrir 100 p. 100 des actions émises.

M. Hellyer: La totalité de la propriété de la compagnie.

Si on décidait de profiter de l'option, ces actions seraient-elles mises à la disposition du public canadien?

M. Gillespie: C'est tout à fait hypothétique. Je ne peux pas me permettre de faire des prévisions à l'heure actuelle.

M. Hellyer: Vous faites marche arrière alors, et si la compagnie fait de l'argent avec le dit gouvernement, le gouvernement n'aurait donc ni besoin ni intention de les racheter. Est-ce exact?

M. Gillespie: Je pense que la meilleure façon de dire la chose, et je veux bien qu'on me corrige si je suis dans l'erreur: j'ai l'impression que l'engagement pris originellement, et je n'étais pas ministre à ce moment-là, l'a été parce que le gouvernement engageait des sommes importantes d'argent dans ce projet de développement, il était donc normal que le gouvernement obtienne au moins une option afin qu'il puisse, s'il le jugeait nécessaire, protéger cet investissement par le truchement de cette option.

M. Hellyer: Le ministre peut-il nous donner l'assurance qu'en aucune circonstance il ne donnera suite à la proposition de *Comstock International* d'acquiescer la majorité