

que, depuis que j'ai assumé mes présentes fonctions, je me suis tenu en rapport constant avec les dirigeants de la compagnie. Je les ai rencontrés à Londres, je les ai revus à Toronto et je les ai reçus à mon bureau ici.

Des fonctionnaires du ministère et des officiers des forces aériennes ont été en contact continu avec la compagnie, qu'ils ont tenue presque chaque jour au courant de la tournure des événements.

L'hon. M. Pearson: Le ministre me permet-il de lui poser une question? La voici. Des fonctionnaires de son ministère, ou lui-même, ont-ils entrevu des représentants de la compagnie, avant l'annonce qui a été faite vendredi dernier, afin de les avertir que cette annonce aurait lieu?

L'hon. M. Pearkes: Les représentants de la compagnie ont été à Ottawa au cours des deux dernières semaines. Ils avaient lu la nouvelle publiée dans les journaux, les énoncés des fonctionnaires de mon ministère publiés dans les journaux lors du dépôt du budget des dépenses et qui révélaient qu'il y avait assez d'argent pour poursuivre la mise au point ou l'annuler. Il n'y a eu aucune hésitation. On n'a pas tenté de leurrer qui que ce soit. Il était clairement dit que les deux côtés de l'alternative étaient possibles.

Après que nous ayons pris le pouvoir, nous avons établi bien clairement que nous avions l'intention de poursuivre la mise au point de cet avion une année de plus. Au cours de l'année, des changements importants sont survenus dans le domaine de la stratégie. Les députés n'ont pas oublié qu'il y a guère plus d'un an, à la fin de 1957, le premier spoutnik a été lancé. Depuis lors, on n'a cessé d'enregistrer un progrès phénoménal pour ce qui est de tous les projectiles, aux États-Unis, en Russie et au Royaume-Uni. Vers ce moment-là, M. Khrouchchev a annoncé que le bombardier monté était désuet. Les députés ne sont pas tenus de prendre cette assertion pour des paroles d'Évangile, mais il a fait une foule de déclarations qui se sont révélées d'une remarquable exactitude. D'après quelques indices la Russie ne continue pas à produire de bombardiers dont le degré de perfectionnement dépasse celui des appareils appelés en chiffre l'Ours et le Bison; le nombre de ces appareils stockés par la Russie est fort limité; enfin, ce sont les deux seuls types de bombardiers soviétiques qui pourraient se rendre au-dessus de notre continent aller et retour. Le chiffre qu'a cité le représentant de Trinity (M. Hellyer) en disant que les Russes ont quelque 2,000 bombardiers, ne doit pas donner à penser que ces 2,000 bombardiers pourraient parvenir sur notre con-

tinent ou que plus d'une très faible fraction de ce nombre pourraient retourner, fût-ce sans avoir rencontré d'adversaires. Ils n'ont pas le rayon d'action voulu.

Apparemment donc, les perspectives dans lesquelles on s'est placé pour entreprendre ces travaux en 1952,—c'est-à-dire pour chercher à terminer en 1958 la construction d'un avion de chasse qui, en 1952, semblait devoir parer à l'éventualité, alors si rationnellement prévisible, d'une attaque menée contre notre continent par une accablante formation de bombardiers ennemis,—n'ont pas certainement pris corps, et d'après tous les renseignements que nous puissions recueillir de toutes les sources accessibles au gouvernement, la menace du bombardier monté qui planait sur notre pays s'atténue maintenant. Par conséquent, il ne semblerait pas rationnel que nous continuions à mettre au point un appareil d'interception qui serait prêt à la fin de 1961 et dont les escadrilles seraient dotées en 1962 pour répondre à un danger qui n'existerait guère à ce moment-là. Si, entre-temps la Russie prenait d'autres décisions et produisait un nouveau type de bombardier, ou même augmentait le nombre d'appareils du type Bear et Bison dont elle dispose actuellement, il serait encore temps de se prémunir contre ce danger.

Le député de Trinity a demandé si le gouvernement avait cherché à vendre cet avion aux États-Unis ou au Royaume-Uni. Je tiens à dire au député que je me suis rendu personnellement à Washington. Je me suis entretenu avec le secrétaire à la défense, M. McElroy et j'ai fait de mon mieux pour l'intéresser à cet avion, l'été dernier. Puis, à la conférence de l'OTAN, à Paris, nous avons fait de notre mieux une fois de plus pour intéresser les États-Unis au programme du CF-105. M. McElroy était présent ainsi que M. Dulles et d'autres représentants des États-Unis. Y assistaient au nom du Canada le secrétaire d'État aux Affaires extérieures (M. Smith), le ministre des Finances (M. Fleming), le ministre de la Production de défense (M. O'Hurley) et moi-même. On nous a dit d'un ton catégorique et précis que les États-Unis ne pouvaient pas inclure le CF-105 dans leur stock d'armements.

J'ai aussi discuté de la question avec les puissances européennes. Nous avons porté la question devant le ministre de la Défense du Royaume-Uni. Nous avons été sans arrêt en rapport avec le gouvernement du Royaume-Uni dans l'espoir que ce pays peut-être voudrait se procurer le CF-105, ce qui nous aurait permis d'en continuer la fabrication. Pas plus tard que la semaine dernière, j'ai reçu un télégramme confirmant de nouveau que tels n'étaient pas ses plans. Il a déclaré