

truit, nous nous sommes aperçus avec inquiétude que nous n'avons pas préparé notre industrie aéronautique à satisfaire à nos besoins civils au Canada. En examinant le programme d'expansion aéronautique tracé dans le rapport annuel du ministère, en consultant tous les autres rapports disponibles, comme le rapport du ministère de la Défense nationale par exemple, je ne vois la trace d'aucun effort tenté pour remédier à la faiblesse originale de notre programme aéronautique.

Je veux bien croire qu'il est difficile de mettre au point un appareil de combat susceptible de remplir des missions très variées. L'avion Mosquito dont j'ai parlé, qui est devenu le factotum de la deuxième guerre mondiale, était peut-être unique à cet égard. En ce qui concerne le chasseur CF-105 à voilure en delta, qu'on met au point uniquement dans le dessein de mettre le Canada à jour dans son rôle de chasse de défense, je puis voir tout de suite qu'il n'est pas possible de l'adapter à des utilisations civiles. Cela n'élimine pas toutefois la possibilité...

M. le président suppléant: A l'ordre! Je regrette d'avoir à interrompre l'honorable député, mais dans son propre intérêt, je crois, il conviendrait que je signale aux honorables députés qui siègent dans son voisinage que des bruits très forts nous parviennent par les haut-parleurs, ce qui n'est pas très clair.

M. Dinsdale: Merci, monsieur le président. Il est impossible d'adapter le CF-100 et le CF-105 aux usages civils. Il doit pourtant y avoir quelque moyen d'employer les ressources d'Avro-Canada qui s'est développée si rapidement en une période relativement brève, non seulement à la production purement militaire mais aussi à des fins civiles, ce qui permettrait de mieux équilibrer la production.

Il faut, a dit le ministre, suspendre la production du CF-100 tant que la production du CF-105 n'aura pas commencé. Il en a été ainsi depuis des années. On a tenté vaillamment d'utiliser pleinement les excellents moyens de production, les procédés techniques et le personnel des services de génie mis au point par Avro-Canada. Je me rappelle une des premières tentatives en ce domaine lorsqu'Avro a repris son activité après la guerre. Le Canada a même été jusqu'à produire un prototype de l'aérobuse à réaction, le premier de ce genre à faire des envols, en prévision de l'ère des avions à réaction qui s'annonce déjà.

Je me rappelle, par exemple, le directeur général d'Avro-Canada, qui était alors un nommé Walter Deisher qui, en 1946, exprimait devant l'*Empire Club* de Toronto l'es-

poir que le Canada montrerait la voie au cours de l'ère de l'avion à réaction. C'était envisager l'avenir de la production aéronautique au Canada à la façon d'un grand visionnaire, mais il m'a semblé que cette attitude était juste étant donné la nature de notre pays du point de vue géographique et les besoins de notre continent en matière de transport. Toutefois, pour des raisons inexplicables, après avoir produit et mis à l'essai avec succès le prototype de l'aérobuse à réaction, on a abandonné toute l'affaire, à laquelle on avait dépensé 8 millions de dollars.

Je me rappelle qu'on a dit alors qu'Air-Canada aurait besoin de cet aérobuse, bien que la société n'ait passé aucune commande précise. La seule commande est venue d'une compagnie américaine, la *National Air Lines*, des États-Unis. L'entreprise ayant été abandonnée, la commande n'a pu être remplie. Il s'agissait d'une tentative en vue d'intégrer les besoins civils et militaires et, autant que je sache, c'était bien là le programme aéronautique dont le Canada avait besoin. Nous avons eu à souffrir de n'avoir pas mené à bien cette entreprise.

Aujourd'hui, toutes les principales lignes aériennes de tous les pays s'apprentent à adopter les avions de transport à réaction. Nous avons entendu parler des grands progrès que la Russie a réalisés dans ce domaine. Les spécialistes de l'aéronautique du monde occidental se sont déclarés plutôt étonnés de l'apparition, pour la première fois, d'un avion de transport russe à réaction lors de la visite de MM. Krouchtchev et Boulganine en Angleterre. Air-Canada songe maintenant à adopter des avions à réaction et, sauf erreur, elle a placé d'importantes commandes, d'une valeur d'environ 35 millions de dollars pour des avions de transport DC-8 à réaction. Cet argent aurait fort bien pu être consacré à l'essor de notre propre industrie aéronautique.

En ce qui concerne le CL-28,—qui est un modèle modifié du *Bristol Britannia*,—il me semble qu'on pourrait facilement adapter la production de cet avion à la fois aux besoins militaires et civils. Le *Bristol Britannia* est un excellent avion turbo-propulsé. De fait, c'est un des avions les plus efficaces et les plus populaires qu'on produise en ce moment. Sauf erreur, les lignes aériennes du Pacifique-Canadien adopteront l'avion *Bristol Britannia* turbo-propulsé en attendant qu'on puisse utiliser les avions turbo-réacteurs de transport.

En se fondant sur les données statistiques disponibles, la compagnie a choisi le *Bristol Britannia*, car il est supérieur aux autres avions du point de vue de la charge payante, de la consommation de carburant par mille, de la consommation de carburant par unité de charge et du point de vue de l'efficacité gén-