

été retirés pour faire place aux avions à réaction Sabre. Ce n'est pas une erreur grave, mais elle est évidente.

Ensuite, comme en fait foi le compte rendu officiel, à la page 1418, il parle des transporteurs de troupes. Je vais donner lecture des paroles de l'honorable représentant:

La mise en service du véhicule blindé de transport de troupes M. 113, au sein de notre groupe-brigade OTAN en Europe, est presque terminée. Cette mesure a considérablement accru les possibilités opérationnelles du groupe-brigade et lui assure pour la première fois la protection blindée dont elle aurait besoin en face d'un ennemi entièrement mécanisé.

J'admets que la mise en service de ce véhicule a accru les possibilités opérationnelles, mais c'est de l'ignorance de la part du ministre, ou de ceux qui ont rédigé cet exposé pour lui, de dire qu'elle va assurer pour la première fois la protection blindée voulue «en face d'un ennemi entièrement mécanisé». Je ferai remarquer en passant que le mot «mécanisé», en ce qui concerne ces unités, a été abandonné il y a environ vingt-cinq ans. On emploie aujourd'hui les expressions «formations blindées» et «blindage». Cette affirmation est tout à fait erronée. Un transporteur blindé assure aux fantassins à l'intérieur la protection nécessaire contre les armes portatives, les mortiers et les fragment d'obus, mais il ne les protège nullement contre les chars d'assaut et leurs missiles. Ces derniers peuvent virtuellement transformer un véhicule blindé en écumoire. Que le ministre laisse entendre qu'un véhicule de ce genre assure aux militaires la protection voulue en face d'un ennemi entièrement mécanisé, c'est là une affirmation erronée et fallacieuse. C'est faire preuve d'une ignorance peu commune et je m'étonne qu'il ait employé des mots de ce genre pour décrire un transporteur de troupes blindé. Le transporteur de troupes blindé de la Seconde Guerre mondiale était beaucoup plus lourd que ce dernier et, pourtant, un obus allemand de 88 millimètres y pénétrait aussi facilement que si c'eût été une feuille de papier. Pourquoi le ministre doit-il s'occuper de cela, je n'en sais rien, mais la plupart du temps, il ne sait pas de quoi il parle.

• (3.50 p.m.)

Ce matin, pendant la période des questions, j'ai demandé au premier ministre où en étaient les négociations pour l'abandon de notre participation nucléaire, chose qu'il a promise il y a trois ans. Il a répondu ceci, et je cite:

Comme mon ami le ministre de la Défense nationale l'a indiqué hier soir...c'est exactement ce que nous faisons actuellement.

[L'hon. M. Churchill.]

Mais il n'y avait dans le discours du ministre, hier soir, rien n'indiquant qu'on essaie par des moyens quelconques de négocier l'abandon de notre participation nucléaire. Le premier ministre en avait fait la promesse avant les élections de 1963, mais rien n'a été accompli pendant les trois années qui ont suivi. Sans cela, le premier ministre, le secrétaire d'État aux Affaires extérieures ou le ministre de la Défense nationale nous auraient donné des nouvelles. Je pose cette question sous une forme ou sous une autre depuis trois ans, mais on l'a toujours écartée. Voilà une des nombreuses promesses que le premier ministre n'a pas remplies.

Permettez-moi de signaler l'attitude que le ministre de la Défense nationale adoptait en 1961. Alors dans l'opposition, il critiquait vivement le ministre de l'époque, l'honorable représentant de Calgary-Nord. Il soulevait des objections au sujet de l'équipement qu'il aurait fallu acheter pour les forces canadiennes, comme en fait foi le Hansard du 12 septembre 1961 à la page 8531:

Fait intéressant à signaler, la longue liste des appareils prioritaires que le président Kennedy a présentée au Congrès en date du 28 mars dernier ne renferme aucun des principaux appareils sur lesquels mise le gouvernement canadien. Les Américains ne consacrent pas un seul sou au Voodoo, au F-104, au Bomarc ni à l'Honest John. Le ministère de la Défense du Canada est devenu un musée pour la ferronnerie désuète des Américains.

Voilà ce qu'il disait en 1961. Il a conservé toute cette «ferronnerie» de seconde main et il en achète d'autre.

On a beaucoup parlé de cet avion, le Super F-5, ou quel que soit son nom. Voyons ce qu'en dit James Eayrs, professeur d'économie politique à l'Université de Toronto, auteur d'un ouvrage intitulé *In Defence of Canada* et qui a écrit un article dans la revue *The Globe* du 23 octobre 1965:

Le gouvernement canadien a récemment conclu une entente en vue d'acheter, pour l'ARC, plus de 100 chasseurs *Northrop Freedom* le Super F-5. Une annonce de recrutement du ministère de la Défense nationale le décrit dans les termes suivants:

«Le Super F-5 n'est qu'une des intéressantes innovations dans l'aviation, la marine et l'armée du Canada. Rapide, souple, et solide, le Super F-5 est l'appui idéal de nos forces terrestres. Pouvant décoller sur des terrains gazonnés, il se rend jusqu'à la ligne de combat, prêt à intervenir et à appuyer les forces canadiennes avec vigueur.»

Il est évident que cette description du rôle stratégique de ce vaste et nouveau système de défense est pure œuvre d'imagination. Je ne doute aucunement que l'appareil peut décoller sur des terrains gazonnés et ainsi de suite; mais il n'y a rien dans la situation militaire du Canada qui laisse prévoir que cet appareil sera jamais appelé à le faire.

J'ai eu l'occasion quelques semaines passées de rencontrer un directeur de la *Northrop Corporation* qui m'a fait part de la joie et de l'établissement qui