

même que 14 moteurs Iroquois au coût de 70 millions de dollars, il était entendu que le programme de fabrication des cellules et des moteurs pourrait être arrêté ou abandonné à des phases données si cela était jugé opportun ou nécessaire.

Ainsi, dès 1955 la compagnie avait été avisée que ce programme était établi d'année en année. En fait, à peu près à cette époque, le gouvernement examinait de nouveau le programme tous les six mois parce qu'il se demandait s'il était justifié de dépenser d'aussi fortes sommes. En novembre de cette année-là,—et c'est là un indice des efforts qu'on faisait alors pour vendre cet avion,—l'hon. Ralph Campney s'est rendu à Washington pour essayer d'intéresser les autorités de l'Aviation des États-Unis au CF-105. On l'encouragea à aller de l'avant, mais il n'a obtenu de la part des États-Unis aucun engagement d'acheter l'avion.

On avait alors calculé qu'il faudrait dépenser 300 millions pour sa mise au point et qu'une somme additionnelle de 1,544 millions de dollars serait nécessaire pour équiper quelque quinze escadrilles au lieu de dix-neuf. Le gouvernement a jugé nécessaire de réduire le nombre des escadrilles de dix-neuf à quinze, parce que le coût de la construction par avion avait passé, du montant prévu de 1 million et demi à deux millions de dollars, au montant de \$2,600,000. A ce moment-là, le gouvernement a manifesté une certaine inquiétude. La production ralentissait et il était alors assez évident que l'avion ne serait pas prêt pour 1958. Le programme a donc été modifié de nouveau.

Au cours de la période de 1955 à 1956, on a entendu dire, pour la première fois peut-être, que les États-Unis étaient à mettre au point un avion aux performances à peu près analogues. Le F-100, le F-102 et plus tard le F-106 faisaient leur apparition. C'est une erreur de dire que le F-106 est inférieur au CF-105. Il existe entre l'un et l'autre de légères différences de caractéristiques. Les officiers supérieurs de l'aviation américaine avec qui j'ai étudié cette question,—et je l'ai étudiée avec les officiers les plus haut placés de l'aviation américaine,—sont d'avis que le F-106 satisfait à leurs besoins encore mieux que le CF-105, et que le F-106 leur coûterait beaucoup moins cher que le CF-105. Antérieurement à 1956, ou à peu près, nous ne nous étions pas rendu compte que le gouvernement des États-Unis entreprenait la production d'un avion semblable à notre CF-105. C'est pourquoi nous avons de nouveau souligné que le programme de mise au point du CF-105 était susceptible d'être modifié, ou même abandonné au besoin, n'importe quand.

Aux débuts de 1957, les chefs d'état-major ont annoncé que, même si les travaux tech-
[L'hon. M. Pearkes.]

niques continuaient de façon satisfaisante, le programme retardait encore sur son horaire et coûtait de plus en plus cher. Le premier vol avait été prévu pour le mois de mai 1957. La date en fut reportée au mois d'août 1957. En fait, le vol eut lieu le 25 mars 1958.

Puis survint le changement de gouvernement, et le gouvernement actuel, après avoir eu l'occasion d'étudier la situation, a poursuivi le programme. La chose a été confirmée en octobre cette année-là, et il a été bien précisé que ce n'était que pour un an seulement. Le programme pouvait n'importe quand au cours de cette année-là faire l'objet d'une nouvelle étude, il pouvait être arrêté, annulé ou modifié selon les exigences du gouvernement. Je répète que cela s'est passé en octobre 1957. Je pourrais citer diverses déclarations que j'ai moi-même faites en cette Chambre à cette époque, et aussi par la suite, qui font voir que nous avons toujours souligné que ces travaux de mise au point ne devaient être poursuivis que d'étape en étape, et qu'ils feraient l'objet d'un nouvel examen à chaque étape. J'ai déclaré le 4 janvier 1958, ainsi qu'en fait foi la page 3013 des *Débats*:

Le CF-105 est destiné à servir d'appareil d'interception supersonique. Les travaux relatifs à cet appareil ont commencé il y a quelques années et nous avons décidé, cette année, de les poursuivre encore un an ou plus. Nous ne nous sommes pas engagés à en assurer la mise au point durant plus d'une autre année, nous réservant le droit de l'interrompre, si les circonstances l'exigeaient.

Ensuite à la page 3853 du *hansard* du 23 janvier 1958, j'ai déclaré:

Monsieur l'Orateur, des recherches ont été entreprises il y a quelques années en vue de la mise au point d'un chasseur supersonique capable d'intercepter des bombardiers munis d'un équipage, qui, prévoit-on, pourra décoller dans cinq ans d'ici.

C'était en janvier 1958.

Les travaux de perfectionnement sont autorisés d'année en année. L'automne dernier, le gouvernement a autorisé une autre année de travaux à l'égard de cet appareil qu'on appelle maintenant le CF-105.

L'avenir de cet avion dépendra entièrement de la nature de la menace. La question fait l'objet d'un examen constant.

Plus tard, le 8 août 1958, j'ai déclaré, comme en fait foi la page 3400 des *Débats*:

Nous avons inscrit 175 millions dans les crédits actuels pour la mise au point de cet avion, qui, si elle se poursuit, car nous pouvons la discontinuer en tout temps,...

Je crois que cela répond très clairement à ceux qui se demandent si la compagnie a eu quelque avertissement de la possibilité de voir cesser le programme de mise au point et de production de l'appareil. La déclaration de septembre dernier à cet égard était, bien entendu, parfaitement claire. Je peux dire