

Toutefois, je ne puis partager les sombres pressentiments qu'a exprimés le député de Trinity. Il a relevé que c'est aujourd'hui le cinquantième anniversaire du vol motorisé et qu'une réplique du *Silver Dart* a volé sur une courte distance cet après-midi avant d'avoir un léger accident. Cinquante ans se sont écoulés et nous avons beaucoup évolué, mais ce n'est pas fini. Ce sont les premières cinquante années de vol motorisé et dans cinquante ans nos réalisations seront bien plus grandes encore que celles dont nous avons pu rêver il y a quelques années. Nous entrons dans une nouvelle ère, nous terminons un chapitre. J'imagine qu'il y a de nombreuses années, les charrons et les carrossiers déployaient l'apparition des automobiles. Malheureusement, à mesure que le monde avance, les triomphes qui sont réalisés de temps en temps imposent des ennuis et des difficultés.

Je ne poursuivrai pas plus longtemps mes observations sur ce sujet. Je dirai cependant que je regrette que des gens se trouvent aujourd'hui sans travail par suite de la décision que le gouvernement a dû prendre. Pour qu'on soit en mesure de bien juger la raison qui a poussé le gouvernement à prendre cette décision, je vais retracer brièvement, avec la permission de la Chambre l'historique de ce projet particulier.

Nous devons nous reporter à l'époque de la guerre de Corée alors que nous participions aux hostilités dans ce pays. Nous en étions arrivés, pensait-on alors, à l'époque des guerres restreintes. Nous avons été étonnés que les Russes fabriquent leur MIG-17, ce qui démontrait qu'ils étaient capables de produire un avion à réaction. Un peu plus tard, la nouvelle a transpiré que les Russes possédaient la bombe atomique. Cela imposait au gouvernement d'alors l'obligation de déterminer de nouveau les dangers, les menaces qui pouvaient peser sur le Canada. Pour les officiers supérieurs du Corps d'aviation royal canadien, il est alors devenu évident qu'il serait nécessaire de se procurer un chasseur à réaction supersonique pour remplacer le CF-100 et que ce besoin devrait être comblé au plus tard en 1958.

Leurs plans se fondaient donc sur la nécessité de fabriquer un chasseur à réaction capable de combattre le bombardier à réaction que les Russes pourraient être en mesure de fabriquer à cette époque prévue. Il nous fallait de toute nécessité en venir là, puisque nous n'avions pas d'accord avec les États-Unis. Nous étions seuls. Le seul accord qui existait prévoyait que si le Canada était attaqué et si une guerre survenait, l'aviation des États-Unis viendrait à son aide. Aucun programme de coopération n'existait alors. Nous n'avions aucun accord général.

En 1952, un groupe d'études a été institué pour examiner ce dont le Canada aurait besoin pour être en mesure de se défendre lui-même. On a songé à remplacer le CF-100. On avait alors estimé, puisque nous étions seuls, qu'il nous faudrait environ neuf escadrilles régulières et dix escadrilles auxiliaires, soit 19 en tout, dotées de 500 à 600 avions de modèle avancé.

On s'est rendu compte que les avions coûtaient fort cher alors. C'était du matériel coûteux. Le CF-100 avait alors coûté environ trois quarts de million par unité. Évidemment, si nous nous mettions à en produire de 500 à 600, de modèle perfectionné, cela fournirait une quantité raisonnable du point de vue production. Le gouvernement de l'époque a autorisé le dégageant de 30 millions en vue de la mise au point, avec l'espoir qu'on arriverait à produire un avion qui coûterait de un million et demi environ à deux millions l'unité la production totale allant de 500 à 600.

Un peu plus tard, en 1955, le très honorable C. D. Howe, parlant à la Chambre, a déclaré ce qui suit à propos de la mise au point de cet appareil, ainsi qu'on peut le lire à la page 5639 du *hansard* du 28 juin 1955:

Je réponds que nous venons de nous lancer dans un programme dont l'emploi me fait frémir, la réalisation d'un avion et d'un moteur supersonique. À mon avis, nous en aurons certainement besoin dès qu'ils seront produits...

Je passe une ou deux lignes et il poursuit ensuite:

Cependant, nous entreprenons ce programme et nous y avons déjà consacré 30 millions de dollars. Quand il sera réalisé, il nous aura coûté près de 100 millions. C'est un programme que nul autre pays n'a encore réussi à réaliser.

Par conséquent, on peut presque dire que cet appareil a vu le jour dans le doute. On se rendait compte que cette entreprise serait très coûteuse. En 1953, la mise au point du prototype a été autorisée et il a été stipulé à cette époque que l'appareil devrait être produit en 1958. Il a aussi été confirmé en 1954 que les Russes avaient mis au point un bombardier à réaction et qu'ils avaient réussi à faire exploser une bombe thermonucléaire.

En 1955, quand M. Howe parlait à la Chambre, le développement du programme s'était ralenti. Les coûts avaient augmenté mais le gouvernement a approuvé le programme bien qu'il ait su que les fonds disponibles, qui atteignaient alors 211 millions de dollars, seraient insuffisants pour compléter la mise au point à cause du renchérissement de la main-d'œuvre, des matières premières et de frais de construction supplémentaires. À cette époque, la compagnie a été avisée que même si 40 cellules de CF-105 devraient être fabriquées au coût de 191 millions de dollars, de