

Comme en fait foi le compte rendu d'hier à la page 1566, le ministre de la Défense nationale a déclaré:

En fait, monsieur le président, les essais du F-5 effectués au Vietnam ont indiqué que le CF-5 canadien serait parfait dans un rôle de soutien au sol.

Que sait-on de cet appareil? Une dizaine de pays l'ont acheté, y compris les Philippines, l'Espagne, la Norvège, le Canada et le Vietnam du Sud. Quelle est la vérité au sujet des essais effectués au Vietnam du Sud? On trouve la réponse dans le numéro d'août 1965 de la publication *Canadian Aviation*. Voici ce qu'on lit à la page 16:

Il est devenu évident qu'il fallait un appareil supersonique pouvant utiliser des pistes courtes et accidentées, exigeant peu d'hommes et peu d'argent, et dont l'entretien et le fonctionnement ne coûteraient pas cher. On a recommencé à espérer que l'aviation américaine placerait une commande de F-5.

L'article ajoute:

On a annoncé le mois dernier...

C'est-à-dire en juillet.

...qu'une unité spéciale de l'aviation américaine équipée de 18 de ces appareils sera utilisée au Vietnam du Sud à l'automne pour évaluer la performance de combat de l'appareil. On prévoit...

Et voici le point important de la citation:

...qu'il découlera une commande initiale d'environ 200 appareils F-5 améliorés de la part de l'aviation américaine.

● (5.10 p.m.)

Maintenant, nous savons à quoi nous en tenir. Qu'est-il arrivé? Le ministre n'a pu attendre les résultats de l'essai. Il ne pouvait attendre les résultats précis. Cet article déclare qu'on s'en servait au Vietnam dès juillet. Le ministre, autant que je sache, annonce sa décision d'acheter les avions le 19 octobre 1965. Que fait le gouvernement des États-Unis? Va-t-il de l'avant et achète-t-il les 200 F-5 perfectionnés, comme l'article semble l'indiquer, parce que les 18 avions employés au Vietnam ont remporté beaucoup de succès? Non. Le gouvernement des États-Unis donne son verdict le 24 juin. Dans le message du président au Congrès, le F-5 est condamné.

Le ministre de la Défense nationale modifie-t-il son attitude? Il n'a pu attendre au mois de janvier pour acheter les avions. Il n'a pu attendre qu'une étude approfondie soit entreprise.

Une voix: Il a obtenu un escompte.

M. Horner (Acadia): A mon avis, il a été trompé par *Northrop Aviation*. Que vaut cet appareil et le Canada peut-il l'utiliser? Voilà ce qu'il faut savoir. Le ministre a parlé longuement hier soir de ses possibilités de ravitaillement en combustible. Il nous a dit que

[M. Horner (Acadia).]

le F-5 pouvait être ravitaillé en plein vol. Il est à souhaiter que cet équipement soit bon et que l'avion puisse vraiment être ravitaillé en carburant en plein vol, car son rayon de combat n'est que de 300 milles d'après les caractéristiques énoncées dans le numéro d'août de *Canadian Aviation*. Le ministre peut-il nous dire combien de fois des avions de ce genre ont eu des pannes d'essence, et combien d'écrasements ont été causés de fait qu'ils n'avaient pu rejoindre leur base et qu'il n'y avait pas d'autre avion dans les airs qui puissent le ravitailler. Avant que le ministre songe à dépenser les fonds publics pour l'achat de cet avion, il devrait y réfléchir deux fois, maintenant que les États-Unis l'ont refusé si froidement.

L'article se poursuit:

Il y a naturellement quelques désavantages. Par exemple, l'autonomie restreinte du F-5 n'est que partiellement compensée par les possibilités de ravitaillement en vol...

A remarquer qu'il s'agit d'un article très favorable à cet avion—article destiné à convaincre le public ce c'est l'appareil que le Canada devrait acheter. Néanmoins, l'article admet qu'il comporte certains désavantages.

Après avoir entendu l'explication du ministre hier soir, nous devrions tous, je suppose, être fermement convaincus que l'avion est en tous points parfait.

La deuxième question que devrait étudier le comité de la défense nationale est l'achat de ces avions pour quelque 215 millions de dollars. Nous ne savons même pas si ce sera le prix définitif, car le ministre a parlé de nombreuses modifications qui seront apportées pendant la fabrication des avions. Il n'a pas dit une seule fois que le coût ne monterait pas.

J'aimerais que le ministre nous assure, avant l'adoption de ce crédit, que le comité de la défense sera saisi de toute la question des armes nucléaires, en plus de la question de l'achat du F-5. Nous avons déjà vu au Canada, dans le passé, d'immenses dépenses engagées pour du matériel militaire, pour constater un an ou deux plus tard qu'il fallait mettre ce matériel hors de service et que l'argent avait été gaspillé. C'est précisément ce que signale l'article que j'ai en main. Il y est dit:

Il faut épargner autant que possible, au moment de l'achat d'armes modernes, le portefeuille du contribuable longanime qui a souvent, dans le passé, payé la note de quincaillerie militaire d'utilité douteuse.

Ce sont les arguments que nous invoquons au sujet de cet avion. Voilà pourquoi le ministre devrait, en toute justice pour lui-même et la population, permettre au comité de la défense d'étudier la question. Le comité de la défense pourrait convoquer des spécia-