

Quant à la participation de l'industrie canadienne au remplacement de la flotte du GTA, le général Lewis faisait remarquer ce qui suit:

Nous ne fabriquons au Canada aucun appareil de transport lourd, mais nous usinons effectivement des pièces pour Boeing, McDonnell Douglas, Lockheed et d'autres entreprises fabriquant des appareils du genre. Dans le cas des appareils de transport lourd de McDonnell Douglas, ce travail est assez considérable et mobilise à peu près 25 p. 100 de nos activités. Dans le cas des DC-9 et de la série MD 80, ainsi que des DC-10 et des KC-10, comme je l'ai mentionné, nous fabriquons la voilure entière en plus de certaines autres pièces composantes.<sup>27</sup>

### *Les coûts*

Les coûts estimatifs de l'acquisition et du remplacement des appareils mentionnés au tableau 5 sont exposés au tableau 6 qui indique également les coûts approximatifs des programmes de prolongation de la durée de vie utile et de l'acquisition d'un simulateur de vol de Boeing-707.

Le tableau 6 donne un aperçu du type de dépenses qu'il faudra engager pour que le Groupe transport aérien demeure opérationnel pendant quinze ans encore. Bien entendu, les chiffres reflètent les préférences du Comité en ce qui concerne l'approche à adopter et le type de flotte à développer, mais il y a lieu de noter qu'il n'existe aucune solution bon marché parmi celles qui seront proposées au Canada pour peu qu'il veuille acquérir une capacité de transport militaire aérien efficace. Comme l'ensemble des appareils deviendra désuet durant les années 90, la dépense sera grande. Reste à déterminer si l'on a les moyens d'y faire face afin d'acquérir une flotte de transport militaire aérien qui réponde aux besoins urgents de notre pays en matière de défense.

## **4. Mettre les ressources de l'aviation civile à contribution**

### *Généralités*

Dans son second rapport intitulé la *Défense maritime du Canada*, le Comité avait recommandé «que soient présentées au Parlement et promulguées rapidement, les nouvelles mesures législatives qui permettraient au gouvernement d'intervenir de façon graduelle en période de crise, de tirer partie des ressources civiles dans toute situation de crise susceptible de dégénérer en guerre et d'autoriser la mobilisation des forces de réserve et des ressources civiles rendues nécessaires par l'éclatement d'une crise ou le déclenchement d'une guerre».

Cette recommandation ne s'appliquera jamais aussi bien qu'au transport aérien. En période de crise ou de guerre, le GTA doit pouvoir compter sur les très nombreux appareils et l'importante main d'œuvre qualifiée de l'aviation civile. D'où la nécessité d'élaborer au plus tôt des mesures législatives applicables en période de crise.

<sup>27</sup> *Ibid.*, 20 juin 1985, p. 6:11.