

successivement à la formation du personnel navigant et au transport. Un autre témoin a confirmé qu'il faudrait en tout 33 Hercules pour accomplir toutes les tâches en temps de paix. L'Achat de ces nouveaux appareils porterait le taux d'utilisation des aéronefs à un niveau plus acceptable et renforcerait le groupe central des escadrons de transport dont l'efficacité est vitale pour le mouvement des unités, de l'équipement et du matériel militaire sur le territoire canadien, dans le Grand Nord, en Norvège, au Danemark et en Allemagne.

- Un des principaux avantages de l'achat de nouveaux appareils Hercules serait le renforcement de la présence nationale canadienne dans le Nord. Le Comité se préoccupe depuis longtemps de cette question, ayant par exemple affirmé dans son premier rapport intitulé «*Les effectifs des Forces armées canadiennes*», que «Les Forces canadiennes doivent disposer de l'équipement nécessaire pour transporter par avion une brigade de troupes vers tout endroit du Nord ou de la Côte susceptible d'être exposé à des troubles ou à une ingérence ou intrusion étrangère.»¹⁰ Une séance d'information portant sur les répercussions militaires de certaines activités commerciales et stratégiques dans le Nord, donnée par le docteur Harriet Critchley de l'Université de Calgary, de même que tout récemment, le passage d'un brise-glace de la Garde côtière américaine dans les eaux arctiques canadiennes, ont convaincu le Comité qu'il avait raison de croire que des mesures efficaces doivent être prises au plus tôt pour garantir la souveraineté nationale dans le Nord et autres régions lointaines.
- Parmi les nouveaux Hercules, il devrait y avoir des avions-citernes KC-130H, afin d'améliorer le potentiel de ravitaillement en vol, de la flotte. Les KC-130H conviendrait mieux que le Boeing-707 au ravitaillement en carburant dans l'Arctique, étant facilement utilisable dans les aérodromes avancés du Nord dotés d'installations sommaires. Six d'entre eux pourraient être affectés en priorité à des unités d'intercepteurs CF-18 et au besoin participer à des missions de transport général.
- Il ne semble pas très urgent de diversifier plus que ne le prévoient les plans actuels les modèles d'avions de la flotte du GTA. Les pêcheurs, entre autres, souhaiteraient sans doute que le MDN achète d'autres appareils SAR, car leur vie en dépend souvent, mais il semble que la flotte actuelle soit assez bien pourvue de ce type d'aéronefs pour répondre aux stricts besoins de la défense. Si le gouvernement décide de fournir des services SAR à d'autres secteurs d'activité civils, il ne devrait pas les financer à même le budget du MDN. Le même principe s'applique pour le transport par avion des personnalités, dont le MDN doit parfois se charger pour le compte d'autres ministères.
- Bien que *dans l'ensemble*, le nombre d'avions servant au transport utilitaire, au transport léger, au transport des personnalités, à la formation, aux missions de SAR et au service général semble adéquat, certaines modifications dans la *composition* de cette partie de la flotte devront intervenir dans la mesure des

¹⁰ Comité sénatorial permanent des Affaires étrangères, Sous-comité sur la Défense nationale. *Les effectifs des Forces armées canadiennes* (Ottawa, Approvisionnement et Services, 1982), pp.27-28.