

En ce qui concerne les sous-marins Oberon, le ministre s'est vanté hier soir d'avoir obtenu le premier de ces sous-marins et a signalé l'importance de cette acquisition pour la marine canadienne. Cela donne une idée de la façon dont le ministre a travaillé et du peu de connaissances qu'il avait auparavant à ce sujet. Il a dû en apprendre beaucoup ces dernières années, car il a donné suite au programme Oberon et relancé le programme de construction des frégates à fins multiples, même si c'est sur une moindre échelle. Son éducation a coûté cher au pays, probablement plus cher que celle de n'importe quel autre Canadien.

Quant aux nouveaux navires en construction, c'est-à-dire les frégates à des fins multiples, ou les destroyers équipés d'hélicoptères, si le ministre aime mieux les appeler ainsi...

**M. le président:** A l'ordre. Je m'excuse d'interrompre l'honorable député, mais son temps est expiré.

**Des voix:** Continuez.

**M. le président:** L'honorable député peut-il continuer, de l'assentiment unanime du comité?

**Des voix:** D'accord.

**L'hon. M. Harkness:** Merci, monsieur le président. J'en ai pour quelques minutes seulement. Ces nouveaux bateaux devaient être actionnés à la vapeur mais, si je ne m'abuse, ils doivent maintenant l'être au moyen de turbines à gaz. Les moteurs de ce genre n'existent pas encore pour des bateaux de cette grosseur. Il en résultera inévitablement toutes sortes de problèmes et de difficultés, et les frais seront sans doute bien plus élevés. Personne ne sait exactement quels seront les résultats définitifs. J'aimerais savoir qui a conseillé de prendre cette décision de munir ces bateaux de moteurs à turbines à gaz; pour ma part, c'est une proposition très aléatoire.

J'aimerais dire quelques mots du matériel de l'ARC. Le ministre a parlé avec jactance du F-5, pour lequel des commandes ont été faites. Après avoir éprouvé la valeur de cet avion au Vietnam, l'Aviation américaine a décidé de n'en plus acheter; il semble donc que notre pays sera le seul à utiliser le F-5.

J'ai devant moi des extraits d'une lettre écrite par un officier de l'ARC qui s'est occupé assez étroitement de l'évaluation d'appareils, dont le F-5. J'aimerais consigner ces faits au compte rendu pour donner une idée de l'opinion de l'ARC au sujet de cet appareil. La lettre se lit ainsi qu'il suit:

Une deuxième observation vise le F-5. Il est bien inférieur à d'autres avions de performance et

[L'hon. M. Harkness.]

de dimensions semblables et c'est aussi le seul parmi les trois appareils évalués par les services intégrés, A-7, A-4 et F-5, à être rejeté comme inacceptable. Les deux autres ont été jugés acceptables; leur rendement était considérablement meilleur.

L'autre point qu'on a oublié, c'est que le F-5 est le seul des trois avions qui ne peut apporter. Il s'ensuit évidemment que le commandement mobile ne peut réaliser la mobilité dans le déploiement de ses avions de combat, puisque le F-5 ne peut nullement protéger le commandement quand il se déplace outre-mer, car il n'a pas le rayon d'action ni les moyens de navigation nécessaires pour protéger les forces en cours de route. En outre, évidemment, la déclaration selon laquelle le F-5 a rendu des services remarquables au Vietnam est ridicule. Jusqu'à maintenant (à moins d'un changement de politique récent) le F-5 n'a servi au Vietnam du Sud qu'à l'occasion de courtes sorties sur place au cours desquelles il n'a à supporter que le feu de fusils et d'armes légères provenant des forces terrestres. Non seulement son rayon d'action n'est-il pas suffisant pour qu'il soit employé au Vietnam du Nord, mais encore sa capacité de transport d'armes est tellement minime qu'il est peu économique. La remarque du ministre relativement aux modifications faites par le Canada est vraie en partie. Surtout parce que, sans les améliorations proposées par le Canada, l'avion est à peu près inutile. Le F-5 a été conçu et construit comme intercepteur à haute altitude peu coûteux mais il deviendrait, à toutes fins pratiques, sans valeur si on le transformait en avion de frappe à basse altitude. Fait à noter, le petit A-4 effectue plus de 80 p. 100 des missions au Vietnam et la marine américaine est tellement enchantée de sa tenue qu'elle le gardera en service jusqu'en 1973. De plus, évidemment, son substitut est le A-7, qui est acheté par la marine et l'aviation américaines.

Comme on l'a dit, l'Aviation canadienne préféra les deux appareils A-7 et A-4 au F-5. Les frais avaient peu d'importance compte tenu du rendement et de l'efficacité obtenus par rapport au prix payé. Les transformations apportées au F-5 afin de le rendre efficace ont fait, naturellement, monter les frais considérablement.

C'est l'opinion d'un membre de l'Aviation royale du Canada. En plus de cette déclaration, nous avons eu, il va sans dire, une foule de témoignages dans *Aviation Week* et dans diverses revues des États-Unis au sujet du rendement, ou du manque de rendement et des lacunes de cet appareil. L'expérience au Vietnam a démontré, comme le mentionne *Aviation Week*, que la course d'envol—en d'autres termes la longueur de la piste requise pour permettre à cet avion de décoller—était excessive. Le rôle que réserve le ministre à cet appareil ne lui conviendrait donc pas. A cet égard, voici la déclaration:

● (12.40 p.m.)

Il semble que le roulement au décollage soit trop long pour que l'avion MAP F-5, portant une lourde charge de combat, puisse utiliser les courtes pistes afin d'apporter un appui aérien rapproché. Un roulement au décollage typique de 6,000 pieds ou plus dépasse de beaucoup la longueur d'un grand nombre de courtes pistes. Pour franchir un obstacle au bout de la piste, il faudrait allonger davantage la piste de décollage.