

s'occuper de recherche et de sauvetage, de protection de la pêche ou de surveillance de secteur. Il est impossible qu'une torpille l'atteigne lorsqu'il glisse sur l'eau. D'ailleurs, il est tellement rapide qu'une torpille ne pourrait pas le rattraper.»

Étant donné toutes ces opinions bien documentées d'officiers supérieurs de la marine qui sont en faveur de l'hydroptère, je ne puis m'empêcher de me demander où nous avons fait erreur. Il est bien évident que les fonctionnaires du Centre de recherches pour la Défense s'intéressaient tellement à la mise au point du *Bras-d'Or* qu'ils ont fermé les yeux sur toutes les découvertes précédentes concernant les hydroptères. Par exemple, un hydroptère expérimental de 110 tonnes, mesurant 115 pieds de longueur et muni de plans glisseurs escamotables, et je répète qu'il s'agissait de plans glisseurs escamotables et non fixes, a été construit par la Boeing Aircraft Corporation et la JM Martinac au chantier de la Martinac, à Tacoma, et il a été mis à l'eau le 17 août 1962.

Il a été terminé, nommé le *Flagstaff* et mis en service le 3 septembre 1963, doté d'un sonar, de deux canons et de quatre lance-torpilles de 21 pouces au coût de 3,7 millions de dollars. En marche avant, il pouvait atteindre une vitesse de 48 nœuds. Je signale au comité cet après-midi que tout cela a été accompli aux États-Unis avant même que nous commencions notre propre expérience. C'est pourquoi j'affirme, madame le président, que le gouvernement nous a induits en erreur relativement à ce projet. Lorsqu'on compare le coût du projet américain et la date à laquelle il a été terminé avec les réalisations de ceux qui ont construit le *Bras-d'Or*, on peut comprendre pourquoi nos associés de l'OTAN hésitent à acheter ce genre de navire au Canada.

D'autres navires ont suivi le *Flagstaff* et les représentants de l'OTAN ont étudié le concept d'un patrouilleur rapide commun. En septembre 1970, on a décidé qu'un navire de 140 tonnes muni de plans glisseurs submergés et escamotables, connu sous le nom de PHM, et proposé par la marine des États-Unis était le navire qui convenait le mieux aux missions de l'OTAN. En octobre 1971, les États-Unis ont indiqué qu'ils continueraient à leurs propres frais à mettre le navire au point et qu'ils partageraient les résultats de leurs études avec les pays désireux d'acheter des PHM. Ils ont aussi offert de procéder à tous les aspects de la conception, de la mise au point, des contrats et de la gestion en collaboration avec les gouvernements qui adhéraient au projet.

Puisque le Canada est membre de l'OTAN, il aurait pu profiter gratuitement des résultats de toutes ces recherches et, ce qui est plus important, les hydroptères mis au point aux États-Unis sont toujours en service puisque les plans glisseurs sont escamotables. Les avantages sont évidents puisqu'un navire muni de plans glisseurs fixes, comme le *Bras-d'Or*, tire trop d'eau dans les ports peu profonds et qu'il est très vulnérable, comme le ministre et ses fonctionnaires l'ont découvert, lorsqu'il est en croisière dans le nord de l'Atlantique et qu'il frappe des plaques de glace ou d'autres obstacles.

Le PHM de Boeing est un patrouilleur de toute saison, à grande vitesse, extrêmement manœuvrable et capable de lancer des missiles, qui a été mis au point conjointement par les États-Unis, la République fédérale d'Allemagne et l'Italie. La construction de deux navires de tête était prévue dans le contrat de conception et de mise au point de 46 millions et demi de dollars de Boeing avec le Naval Sea Systems Command. À l'origine, la marine américaine projetait le financement de 30 navires jusqu'à l'année

Subsides

financière 1977. L'Allemagne projette d'acheter dix navires l'été prochain et elle a accordé un contrat à Boeing pour la première étape de la mise au point du modèle allemand du PHM. L'Italie a annoncé son intention d'acheter quatre PHM, mais elle n'a pas encore accordé de contrat pour la conception de son propre modèle distinctif.

Il faudrait signaler que le Boeing PHM est devenu un programme autorisé de l'OTAN après que les trois pays qui financent actuellement la mise au point du navire eurent signé un avant-projet en 1972. J'estime que c'est un fait important, fait que ni le gouvernement ni le ministre n'ont jamais signalé à la Chambre. On nous répète encore «Attendez, attendons». Et pendant ce temps, les sommes que nous y consacrons montent en flèche.

Somme toute, je crois que nous utiliserons les hydroptères à l'avenir, car nous avons de vastes étendues de mer à patrouiller et il faudra continuer de surveiller les flottilles de pêche étrangères. Cependant, nous ne pouvons accomplir cette tâche avec un bateau comme le *Bras-d'Or* équipé de plans glisseurs fixes. Le gouvernement devrait reconnaître qu'il a commis une erreur en essayant de mettre au point un tel appareil et il devrait collaborer avec nos partenaires de l'OTAN pour doter notre marine d'un hydroptère qui a été éprouvé et peut-être utilisé dans presque toutes les conditions. On ne pourra jamais récupérer ni le temps ni l'argent gaspillé actuellement et il faudrait faire grand cas de l'avis de nos marins en ce qui concerne les besoins d'un hydroptère rapide opérationnel.

D'après ce que j'ai appris des hydroptères, ils sont surtout produits à des fins militaires, et c'est à l'étranger qu'ils sont le plus utilisés. Cependant, Boeing est en train d'adapter ses plans de commercialisation et de production d'hydroptères à un nouveau marché pour répondre surtout aux besoins militaires internationaux, mais qui tient compte également du transport des voyageurs et des utilisations de toutes sortes. Il faut admettre que sans la présence de programmes militaires, la mise au point d'un hydroptère commercial à réaction par Boeing ne pourrait être réalisée, puisque les deux programmes se partagent le personnel et les installations par souci d'efficacité et d'économie.

À l'heure actuelle, il est difficile de prévoir l'ampleur du marché pour les hydroptères commerciaux. Certains représentants de l'industrie parlent de vendre environ 200 navires au cours des dix prochaines années, mais il faudra étendre ce marché. Évidemment, le problème est d'adopter les possibilités de ces appareils dans les régions où ils sont vraiment nécessaires et où on peut en tirer pleinement parti. Une bonne partie du marché sera occupée par les hydroptères rapides utilitaires en vue d'opérations maritimes en haute mer. À mesure que ce genre d'utilisation prendra de l'ampleur, les appareils utilitaires pourraient en fin de compte représenter jusqu'à 90 p. 100 des ventes commerciales.

● (1730)

Quels sont les projets de Boeing à l'heure actuelle? Elle préconise la mise sur pied de centres de montage régionaux dans diverses parties du monde pour se doter d'un moyen de production rentable, tout en répondant à la demande mondiale d'une participation accrue aux programmes industriels. Ces centres, qui ne seront ni possédés ni exploités par Boeing, achèteront les coques de Boeing et les monteront ensuite selon les besoins de la clientèle.

Les principales perspectives pour ces centres régionaux sont la Grèce, l'Iran, le Japon, Taïwan, la Scandinavie et