

berg, et à la suite des recommandations du rapport Gol- denberg, publié un an après celui de la société Samson, Bélair, Riddell, Stead Inc. Les principaux services de trans- port urbain ont été intégrés afin de renforcer le réseau de transport postal et assurer un emploi permanent à quelque 1,100 Canadiens.

Finalement, le député sait très bien aussi que je ne peux discuter pleinement de cette question en raison des pour- suites qui ont été intentées par des sociétés touchées par l'intégration.

APPROVISIONNEMENTS ET SERVICES—LES AVIONS CF-5—
LES ACHATS SUPPLÉMENTAIRES

[Traduction]

M. Doug Rowland (Selkirk): Monsieur l'Orateur, le 18 avril, le ministre de la Défense nationale (M. Richardson) et le ministre des Approvisionnement et Services (M. Goyer) ont répondu tous deux à ma question écrite n° 1277 où je demandais combien d'avions CF-5 avaient été ache- tés par le gouvernement, combien étaient actuellement en service, combien en entreposage et combien avaient été vendus aux autres pays. Les chiffres de chaque réponse ont été 135, 46, 45 et 20. La commande initiale portait sur 115 avions CF-5. Nous en avons maintenant acheté 135. Ces 115 avions coûtent au Canada 225 millions de dollars, soit environ deux millions par avion.

Je dois ajouter que j'ai fait suivre ma question orale d'une question orale où je demandais au ministre des Approvisionnement et Services, comme cela est consigné à la page 3433 du hansard, pourquoi, si plus de la moitié des avions achetés à l'origine n'était pas utilisé par les forces armées, nous avions l'intention d'en acheter 20 autres. Voici la réponse que j'ai reçue:

Monsieur l'Orateur, je dois tout d'abord étudier la question avant de répondre au député.

Voici où je veux en venir. Avant qu'il soit répondu à une question écrite, une réponse est préparée par les fonction- naires et elle est soumise à l'examen du ministre. Si nous additionnons les chiffres qui m'ont été donnés en réponse à ma question, le nombre d'avions en service, ceux à l'entreposage et ceux qui ont été vendus à d'autres pays s'élèvent à 111. Le nombre d'avions achetés s'élève à 135. A la place du ministre, je chercherais à savoir ce qui est arrivé aux 24 autres avions avant d'autoriser cette réponse. De toute évidence, le ministre ne l'a pas fait si l'on en juge par sa réponse dilatoire.

Comment un ministre peut-il donner ce genre de réponse? Je savais ce qui était arrivé aux 24 autres avions avant de poser la question. Six se sont écrasés et 18 autres attendaient d'être livrés par Canadair. La raison de notre achat de 20 avions supplémentaires, c'est que nous passons des CF-5 à simple configuration aux CF-5 à double confi- guration du fait qu'ils servent d'appareils d'entraînement aux futurs pilotes d'avions à réaction à haute performance.

A première vue, cette décision prise par les ministères des Approvisionnement et Services et de la Défense nationale semble raisonnable. Quoi qu'il en soit, le CF-5, que le peuple canadien a acheté au coût approximatif de 2 millions de dollars l'unité, est une version d'un avion d'entraînement, le Northrup T-38 Talon, dont les modèles peuvent être achetés pour les deux-tiers du prix d'un CF-5. Et nous, nous convertissons ces coûteux CF-5 en avions d'entraînement alors que le CF-5 lui-même est une version d'un avion d'entraînement. Si nous avons besoin d'avions d'entraînement, pourquoi ne pas acheter des T-38 qui ont été construits sous licence? Si nous avons besoin d'un

Ajournement

appareil polyvalent de combat, selon la justification origi- nelle que l'on a donnée en 1965 à la commande de CF-5, pourquoi ne pas acheter un appareil qui réponde exacte- ment à cette exigence?

● (2220)

On m'a dit en effet que le CF-5 avait d'excellentes caractéristiques de vol, mais l'on ne peut pas dire grand- chose d'autre en sa faveur. Il est trop lent pour servir d'intercepteur. On ne peut en dire grand-chose en ce qui concerne les combats air-air, la photographie aérienne de reconnaissance, ou comme avion de combat d'appui tacti- que au sol. Il est trop lent pour certaines fonctions, trop fragile pour certaines autres, trop mal armé pour d'autres encore.

Son achat, qui je crois a été effectué lorsque le député de Trinity (M. Hellyer) était ministre de la Défense natio- nale, doit être classé parmi les bévues monumentales d'une ère où les gaffes l'ont emporté sur les décisions sages ces dernières années—et je parle du matériel que les Forces armées canadiennes ont acheté. Ce dont nous avions besoin lorsque l'on a acheté le CF-5 c'était d'environ 70 avions à grande performance. Nous avons commandé 115 CF-5 parce qu'il s'agissait de la quantité minimale que pouvait fabriquer Canadair de façon rentable. Nous avons donc acheté au moins un tiers d'avions de plus que ceux dont nous avions besoin, un tiers de plus d'un appareil qui a été choisi surtout parce qu'il était bon marché, non parce qu'il répondait au rôle pour lequel on l'a acheté.

De fait, nous payons donc un tiers de plus pour chaque appareil que le prix d'achat de 2 millions de dollars, et de plus, comme moins de la moitié de la première commande est maintenant en service, nous avons en réalité payé le double pour chaque appareil. Pour le double du prix de chaque appareil CF-5 en 1965, lorsqu'on a passé la com- mande, nous aurions pu acheter le Phantom F-4, par exem- ple, et nous aurions eu le nombre d'avions polyvalents à grande performance dont nous avions besoin et rien de plus, des appareils pouvant remplir le rôle qui leur est assigné, ce qui n'est pas le cas du CF-5.

En outre, nous avons en service 66 avions Voodoo CF-101 que nous sommes en train de remplacer par de nouveaux modèles. Un avion comme le F-4 légèrement modifié aurait pu jouer un rôle dans la défense aérienne, dans le soutien tactique et dans les autres secteurs assu- més par le CF-5. Si nous avions acheté un avion semblable pour remplir tous les rôles d'avions de combat, nous aurions probablement pu placer une commande assez importante pour en justifier la production au Canada. Nous aurions tiré les avantages supplémentaires de coûts de service et d'entretien moins élevés du fait que nous n'aurions eu qu'un avion au lieu de deux à entretenir.

Il est temps de cesser d'acheter au petit bonheur le matériel important dont nos Forces armées ont besoin. Nous aurons bientôt à décider du remplacement des CF-104 et CF-101 actuellement en service. D'après la réponse à ma question n° 1210 au *Feuilleton*, ces appareils devront être remplacés vers 1980. Malheureusement, on m'informe qu'aucune évaluation précise du remplacement éventuel de ces avions n'est en cours. Eh bien, qu'on en amorce une pour éviter un autre désastre comparable à celui des CF-5 ou du *Bonaventure*. Quand on parle de l'équipement des Forces armées, on parle de millions de dollars. Pour l'amour du ciel, essayons d'être sérieux.

M. l'Orateur adjoint: A l'ordre. Je regrette d'interrom- pre le député mais son temps de parole est expiré.