

Production canadienne d'aéronefs et de pièces détachées

L'un des avantages de l'Hercules c'est qu'il est encore produit par la Lockheed Corporation des États-Unis. Il est donc facile de l'acquérir. L'achat du modèle ordinaire ne présente aucune difficulté, et il suffit d'un ou de deux ans pour les avions-citernes et d'autres modèles spécialisés. Toutefois, mise à part la version future, à l'aile soufflée, dont a fait mention le général Lewis, le contenu canadien de cet appareil reste minime. En l'achetant, le gouvernement ne tiendrait compte que des besoins militaires opérationnels plus pressants du GTA sans tenir compte des autres facteurs.

L'acquisition du Challenger et du Dash-8, quant à elle, sera sans doute très favorable à l'essor de l'industrie nationale. Ces deux appareils sont produits au Canada. Le Dash-8, très performant du point de vue ADAC, est équipé d'un moteur Pratt et Whitney conçu et construit à Montréal. L'un et l'autre sont à la pointe de la technologie nationale dans le domaine aéronautique. Non seulement cet achat profiterait-il financièrement à deux des principaux fabricants canadiens, Canadair et de Havilland, mais il favoriserait également l'essor industriel du Canada et l'emploi d'une main-d'œuvre hautement qualifiée.

L'industrie canadienne pourrait également participer au programme de remplacement des hélicoptères Labrador. Comme le rappelait un témoin, on aura peut-être, le moment venu, à choisir entre plusieurs modèles, les fabricants canadiens d'hélicoptères seront sans doute en mesure d'assumer un rôle important dans la production. L'industrie canadienne de fabrication d'hélicoptères est assez importante et, lorsqu'arrivera le moment de réformer le Labrador l'occasion sera bonne pour le ministère de la Défense d'en favoriser l'expansion. Il y aurait également lieu de s'attacher particulièrement aux rapports possibles avec d'autres programmes de remplacement d'hélicoptères, comme celui du Sea King. (Pour les besoins du Canada en matière d'hélicoptères Sea King, se reporter au deuxième rapport du Comité, *La Défense maritime du Canada*, mai 1983, plus particulièrement au chapitre V.)

Pourra-t-on trouver pour l'industrie canadienne un rôle important au moment où les Boeing-707 seront remplacés. Le Canada ne fabrique plus de gros appareils de transport, civils ou militaire, et le gouvernement devra donc probablement recourir aux États-Unis voire aussi à l'Europe. L'industrie aérospatiale canadienne devrait participer le plus possible à la conception et à la fabrication des composantes et des pièces. Le général Lewis a fait remarquer que l'industrie canadienne participe à la production des KC-10 et à la conception de l'Hercules à aile soufflée qui pourrait non seulement servir au GTA, mais intéresser également de nombreux acheteurs étrangers, au fur et à mesure qu'on sera amené à remplacer les ailes et les moteurs de l'Hercules. Il y aurait d'ailleurs lieu de promouvoir, dans la mesure du possible, la participation de l'industrie à d'autres projets analogues.

Le gouvernement devrait en outre encourager l'industrie canadienne à s'intéresser au projet FIMA puisqu'elle participerait ainsi à la conception d'un appareil très voisin de l'Hercules. Ce dernier constitue actuellement l'armature de la flotte du GTA, mais il devra être remplacé au siècle prochain. L'Hercules est largement utilisé dans le monde et de nombreux débouchés pourraient s'offrir aux fabricants d'un appareil plus perfectionné.