

**L'hon. Jean Chrétien (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien):** 1. \$27,000,000 depuis le 10 novembre 1969.

2. 7.24 p. 100.

3. Une moyenne de 8 p. 100.

4. Environ \$5,000,000.

5. 7.24 p. 100.

#### LE RAVITAILLEMENT EN VOL DU CF-5

**Question n° 375—L'hon. M. Lambert:**

1. Au moment où a été prise la décision de se procurer le CF-5 comme avion de soutien tactique pour les forces canadiennes de défense, a-t-on étudié la possibilité de faire aussi l'acquisition d'un avion de ravitaillement en vol pour étendre le rayon d'action du CF-5?

2. Quelles mesures ont été prises en vue d'acheter ce genre d'appareil et quels résultats a-t-on obtenus?

3. Quels appareils a-t-on envisagés la possibilité d'acheter et pourquoi les a-t-on éliminés?

4. A-t-on pris la décision d'acheter un tel avion, et, si oui, quel type d'avion est-ce, combien coûte-t-il et à quelle date la décision a-t-elle été prise?

5. Dans le cas d'une réponse négative à la question n° 4, est-ce à cause de la nouvelle fonction du CF-5 qu'a annoncée l'ancien ministre de la Défense nationale?

**L'hon. Léo Cadieux (ministre de la Défense nationale):** 1. Dès qu'il a été décidé d'acheter le CF-5, nous avons commencé à étudier divers moyens de lui conférer la possibilité de se déployer rapidement dans toutes les parties du monde. En raison des restrictions financières, le MND a décidé de choisir comme avion de ravitaillement un appareil capable de remplir un ou plusieurs rôles supplémentaires, notamment celui de transport stratégique de longue portée.

2. A la suite de nombreuses études, le C141 a été choisi parmi les avions proposés comme étant le plus apte à remplir divers rôles. L'achat de 4 C141 a été approuvé. Ceux-ci doivent servir d'avions de ravitaillement pour le CF-5 et augmenter nos moyens de transport aérien. Cependant, lorsque le temps est venu de négocier l'achat des C141, la compagnie Lockheed nous a avisés qu'elle ne pouvait rétablir la chaîne de production pour une commande de moins de 8 avions. Nous avons tenté d'obtenir des C-141 usagés de l'USAF, mais sans succès.

#### 3. Type d'avion

KC135

KC130—variante du Yukon

VC10

DC8-62F ou Boeing 707-320C

C5 Galaxy

#### Raison du rejet en faveur du C141

Aucun nouvel avion disponible  
Aucun avion usagé disponible  
Aucun avion à louer

Vitesse et altitude insuffisantes pour le convoi du CF-5, nécessitant des missions de rendez-vous au lieu du ravitaillement aérien, qui est considéré comme essentiel.

La compagnie Vickers ne pouvait pas remplir la commande parce qu'elle avait cessé de produire cet avion.

Le C141, en tant qu'avion de transport militaire, est supérieur.

Quoique excellent avion de transport, le C5 est trop gros et trop coûteux pour être utilisé comme avion de ravitaillement.

4. Non—la question est à l'étude.

5. Non.

#### L'ÉNERGIE MARÉMOTRICE DE LA BAIE DE FUNDY

**Question n° 381—M. Coates:**

1. Quel est le prix estimatif actuel de l'étude de la rentabilité et des possibilités techniques, du projet relatif au harnachement de l'énergie des marées de la baie de Fundy?

2. Comment se répartissent les frais entre les gouvernements qui participent à cette étude?

3. A l'heure actuelle, quand prévoit-on voir la fin de cette étude?

**L'hon. J. J. Greene (ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources):** 1. \$2,300,000.

2. Le gouvernement fédéral paie les deux tiers du coût de cette étude et la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick le sixième chacun.