

Subsides

Qu'envisageons-nous pour le NORAD? Il est probable que l'intégration des divers éléments civils et militaires utilisés pour l'appréciation des données reçues par radar se poursuivra. Ces données continueront à alimenter les ordinateurs du NORAD puisque les installations de contrôle du commandement ont été rénovées par l'établissement des ROCCs. Il s'agit simplement d'un système d'alarme utilisable en cas d'urgence à cause de la nature des installations terrestres susceptibles d'être attaquées. Les États-Unis ont étudié ce système et nous aurons peut-être à le faire également à l'avenir. A ma connaissance, le rôle que jouera le Canada dans ce programme ou dans l'utilisation de ces installations n'a pas encore été établi.

Malheureusement, le coût élevé des installations de défense est extrêmement difficile à justifier devant le public en temps de paix—je veux parler de paix dans notre région; nous savons tous que, ici et là, des guerres se poursuivent depuis une génération environ. Les militaires éprouvent beaucoup de difficultés à convaincre les contribuables qu'il faut dépenser des millions de dollars pour la défense, même s'il s'agit de préserver la souveraineté du Canada. Les Canadiens ont montré de diverses manières qu'ils voulaient des logements plus nombreux, une amélioration des avantages de l'assurance-maladie et ainsi de suite. Naturellement, tout cela est important, mais, en tant que membre du comité de la défense, je me rends compte qu'il y a conflit entre la nécessité de dépenser pour préserver la souveraineté du Canada et le désir bien compréhensible de consacrer plus de crédits aux besoins sociaux.

Prenons l'Arctique, par exemple; il est évident qu'il nous faut organiser la surveillance de cette région, que j'estime de plus en plus importante pour le Canada. Il le faut si nous devons revendiquer notre souveraineté sur cette région, mais, je le répète, il s'agit de projets difficiles à comprendre; convaincre les Canadiens que ces lourdes dépenses sont justifiées n'est pas toujours chose aisée. Toutefois, nous avons sûrement le devoir de faire en sorte que l'on puisse toujours exercer une surveillance efficace et que l'on puisse agir contre les appareils violant notre espace aérien. A l'encontre du député de Greenwood, je ne pense pas que le Canada devrait renoncer à la souveraineté sur son espace aérien.

M. Brewin: Je n'ai fait aucune proposition de ce genre.

M. Anderson: Je suis heureux de voir que le député est revenu à son siège. Je m'excuse, je n'ai pas saisi ses dernières observations.

Le vice-président adjoint: Je regrette d'interrompre le député, mais son temps de parole est écoulé.

M. Crouse: Madame le président, en qualité de membre du comité permanent des affaires extérieures et de la défense nationale, je suis heureux de pouvoir intervenir cet après-midi dans le débat sur les prévisions budgétaires du ministère de la Défense nationale pour 1975-1976. Dans le budget des dépenses, dans la colonne «Coût total estimatif courant», on trouve une somme de 53,200,000 dollars et qui représente le coût de l'hydroptère expérimental du Canada, le *Bras d'Or*. Dans la colonne suivante, on trouve une somme de \$230,000, destinée aux frais d'entretien de ce bateau qu'on conserve dans la naphthaline. Lorsque j'ai dit au comité que ces chiffres me semblaient excessifs, on m'a informé que \$70,000 seulement seraient nécessaires pour l'entretien, le reste, soit \$160,000, étant réservé aux études sur l'application possible des hydroptères aux programmes de construction de navires.

[M. Anderson.]

● (1720)

Cette réponse pose la question des politiques de recherche et de développement du gouvernement actuel, surtout en ce qui concerne la Défense nationale. C'est un fait d'évidence que si l'on avait procédé aux études économiques nécessaires avant de construire l'hydroptère expérimental *Bras-d'Or*, les 53 millions qui lui ont été consacrés auraient pu être employés de façon plus utile. Il me semble que dès les débuts, le gouvernement a illusionné la population sur la valeur des hydroptères à plans fixes. Et l'impossibilité où nous nous sommes trouvés jusqu'ici de faire admettre cette formule, ne serait-ce que par un seul de nos partenaires de l'OTAN, indique bien qu'elle est entachée d'un vice fondamental.

Devant l'énormité des frais de premier établissement du *Bras-d'Or* et les dépenses qu'il continue de nous occasionner, alors même qu'il est au rancart, il y a lieu, à mon avis, de retracer les circonstances de sa construction. L'idée de ce type de navire n'est évidemment pas nouvelle. Il y a un demi-siècle, Alexander Graham Bell et F. W. Casey Baldwin essayaient sur le lac Bras-d'Or un de leurs engins expérimentaux, baptisé Hydrodome 4. Lorsque, sustenté par les plans à profil d'aile qui étaient retenus à sa coque par des haubans, il s'est élevé au-dessus du plan d'eau, il a établi avec 61.5 nœuds un record mondial de vitesse sur l'eau. L'Hydrodome 4 était donc un précurseur des hydroglisseurs actuels, ces navires volants qui atteignent des vitesses remarquables lorsque leur coque, ayant décollé de la surface, n'est plus soumise au frottement de l'eau.

L'hydroptère canadien actuel, nommé *Bras-d'Or* en l'honneur des deux hommes de sciences canadiens que j'ai déjà nommés, devait coûter 9 millions de dollars lorsqu'il a été mis en chantier à Sorel, dans la province de Québec, en 1963. Mais un incendie qui a éclaté pendant sa construction a entraîné 6 millions et demi de dollars de frais nouveaux, et à partir de ce moment son coût a continué de monter en flèche. D'autres incidents ont marqué sa construction, de sorte que le navire n'a enfin été mis en service que vers juillet 1968. Au cours de ses essais en mer qui ont été exécutés en juillet 1969, le navire a atteint les 62 nœuds, devenant ainsi le plus rapide chasseur de sous-marin du monde. Mais après des performances record accomplies près de l'embouchure du port de Halifax, une crique qui s'était déclarée dans le plan central, a paralysé le navire pendant un an, délai nécessaire à la construction d'un plan de rechange. Après de nouveaux essais, on a constaté la reprise des criques. Certaines, d'une nette gravité, s'étaient produites dans la traverse horizontale du plan principal de sustentation situé à l'arrière du navire, qu'il a fallu remplacer sur appel d'offres, à un coût de \$500,000 environ. Les fissurations moins graves étaient réparées par soudage.

Cette série d'incidents amenait le gouvernement à décider, à l'automne 1971, de mettre le *Bras-d'Or* au rancart pour cinq ans. Le ministre de la Défense nationale de l'époque, l'actuel ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources, déclarait alors que ce type de navire ne semblait pas avoir de débouchés. Lorsqu'il a exprimé cette opinion, le ministre n'était évidemment pas au courant des vues exprimées par des porte-parole importants de la marine concernant des navires de la catégorie des hydroptères. Le commandant G. L. Edwards, qui commandait le *Bras-d'Or* à l'époque, a déclaré qu'on pouvait construire trois hydroptères pour le prix d'un contre-torpilleur; et bien que les navires soient conçus pour des opérations anti-sous-marines, il a déclaré: «Il peut accomplir presque toutes les missions; on peut y mettre des missiles, il peut