

deux avions a révélé de graves faiblesses. J'exhorte donc le ministre à ajouter le F-18L à sa liste des appareils les plus prometteurs. Cet appareil nous donnerait une place de choix dans l'industrie. Il apporterait des avantages technologiques importants à l'industrie du Canada. Je suis convaincu que tous les députés s'empresseraient d'appuyer une décision en ce sens.

● (2215)

M. Dan McKenzie (secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale et des Affaires des anciens combattants): Monsieur l'Orateur, je pense que les seuls trous béants dont on puisse parler sont ceux que nous avons constatés dans l'exposé du député ce soir. Je fais entièrement confiance au ministre de la Défense nationale et ministre des Affaires des anciens combattants (M. McKinnon) et à ses fonctionnaires. Ils n'achèteront pas un appareil qui risque de perdre son train d'atterrissage ou d'avoir un fuselage troué. Je puis garantir au député que nous ferons en sorte que chaque province du Canada retire des avantages industriels de l'appareil choisi.

Le 23 octobre, le ministre de la Défense nationale a répondu à une question posée par le député de London-Ouest (M. Buchanan) à propos d'un article publié dans le *Post* de Washington. L'article en question faisait état de certains retards de livraison et d'autres problèmes concernant le moteur de l'appareil F-16 de General Dynamics, c'est-à-dire l'un des deux appareils qui n'ont pas encore été éliminés de la course pour l'achat des nouveaux avions de chasse du Canada. Maintenant qu'il a pu lire l'article, le ministre m'a demandé de compléter la réponse qu'il avait donnée au député, et je suis ravi de le faire.

Depuis deux ans et demi, l'équipe du projet des avions de chasse du gouvernement étudie dans le moindre détail les appareils F-16 et F-18A. Je puis garantir à monsieur l'Orateur qu'avant que le ministre ne prenne une décision, vous aurez obtenu une évaluation très détaillée de la situation et que le gouvernement tiendra compte du facteur que vous avez mentionné de même que bien d'autres facteurs, y compris toutes les considérations qui ont trait aux deux soumissionnaires encore en lice pour le nouvel avion de chasse.

Il importe de signaler que l'article en question fait état de deux problèmes distincts. Le premier avait trait aux retards dans la livraison de nouveaux moteurs à l'aviation des États-Unis à cause de grèves prolongées aux deux sociétés américaines qui fournissent les pièces au fabricant du moteur. Les deux grèves sont maintenant terminées et le problème sera certainement réglé avant que le Canada ne commence à recevoir les CF-16 au milieu de 1982, si c'est cet appareil qui est choisi. Le deuxième problème avait trait à certaines difficultés techniques relatives au moteur lui-même. Je répète cependant que nous tiendrons compte de tous les aspects techniques des appareils avant de prendre une décision définitive.

J'hésite à en dire plus en ce moment, parce que nous en sommes à une étape critique de ce long processus. Je veux assurer au député que nous ne répéterons pas le désastre des libéraux relativement à l'achat d'avions patrouilleurs à grande autonomie pour le Canada, opération qui a semé la pagaille dans tous les ministères et qui a coûté extrêmement cher aux contribuables. Je promets à la Chambre que le ministre ne répétera pas les erreurs du gouvernement antérieur.

L'ajournement

L'EXPANSION ÉCONOMIQUE RÉGIONALE—L'AIDE FINANCIÈRE À LA MINE DU CAP-BRETON

M. Andy Hogan (Cape Breton-Richmond-Est): Monsieur l'Orateur, le 19 octobre dernier, en réponse à mes questions au sujet de l'aide financière à accorder au projet de mine Donkin au Cap-Breton, le ministre m'a dit qu'on étudiait cette question sans relâche et qu'on l'aborderait bientôt aux réunions du cabinet.

Comme nous sommes presque à la mi-novembre et que le premier ministre (M. Clark) et le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources (M. Hnatyshyn) répètent presque tous les jours que l'objectif du gouvernement actuel est l'indépendance énergétique d'ici à 1990, il semble que le cabinet et le Conseil du Trésor prennent énormément de temps à se décider en ce qui concerne la mine Donkin. C'est ce que démontre un article paru le 22 octobre dans le *Chronicle Herald* de Halifax et qui rapporte la déclaration suivante du premier ministre de la Nouvelle-Écosse:

● (2220)

Nous en sommes venus à la conclusion qu'il ne fallait pas attendre. Nous allons agir nous-mêmes et, quand la décision finale sera prise, nous ne serons pas en retard dans notre échéancier.

Si on considère que la mine, une fois les travaux terminés dans cinq ou six ans, produira ou devrait produire au début plus de deux millions de tonnes de charbon pouvant remplacer quelque huit millions de barils de pétrole par an, on a de la difficulté à comprendre pourquoi le premier ministre de la province devrait être obligé de menacer d'entreprendre les travaux unilatéralement, du moins en ce qui a trait au déblaiement et à la préparation du terrain, si j'ai bien compris, cet hiver. Le ministre doit certes reconnaître que, si les navires de forage avaient été loués et avaient fait le travail nécessaire en juin ou juillet, nous aurions dû en fait avoir déjà commencé au lieu d'avoir à attendre jusqu'au printemps prochain. Les galeries devraient être en train d'être construites pour que le charbon soit disponible aussitôt que possible au milieu des années 1980.

Le ministre a dit en réponse à mes questions:

Il est très important de choisir le moment approprié pour commencer à exploiter cette mine car, à ce moment-là, les conditions du marché et les perspectives doivent être des plus favorables.

Je pense que le ministre conviendra qu'étant donné la situation précaire qui existe en ce qui a trait aux importations de pétrole, situation qui pourrait fort bien s'aggraver s'il y avait une contre-révolution ou d'autres troubles en Iran, on trouverait certainement à utiliser une telle quantité de charbon. Le président de la Société d'énergie de la Nouvelle-Écosse, M. Lester Kirkpatrick, a dit au comité industriel de l'Assemblée législative de la Nouvelle-Écosse, le 30 mars 1979, que l'absence d'approvisionnements assurés de charbon pour la prochaine décennie et la nécessité de trouver d'autres combustibles que le pétrole pour produire de l'électricité avaient obligé la Société à acquérir une part dans la centrale nucléaire de Pointe-Lepreau au Nouveau-Brunswick.