

L'ajournement

programmes sociaux en général, ainsi qu'à la recherche d'améliorations qui donnent la meilleure couverture possible des besoins des Canadiens.

LA DÉFENSE NATIONALE—L'ACHAT D'UN NOUVEL AVION DE CHASSE

L'hon. Judd Buchanan (London-Ouest): Monsieur l'Orateur, le 23 octobre de cette année je posais au ministre de la Défense nationale (M. McKinnon) deux questions concernant le programme du nouvel avion de chasse. La première portait sur l'indigence des retombées industrielles offertes par les deux concurrents de la liste restreinte. La seconde question portait plus précisément sur les problèmes de moteur essayés par le F16, et le problème de performances du F18A.

Lorsqu'a été annoncée en novembre dernier la liste restreinte où figuraient ces deux appareils, l'actuel ministre a dit qu'il s'agissait d'un choix bizarre. Maintenant il semble procéder avec une précipitation qui n'inspire pas confiance. Le ministre doit savoir—sinon il devrait consulter son collègue, le ministre à la Science et à la Technologie (M. Grafftey)—qu'il est absolument crucial pour le Canada de s'assurer de solides avantages et compensations industriels quand il procède à un achat aussi important. On peut se demander en quoi le F16 ou le F18A vont pouvoir nous les apporter. Nous n'avons pas montré le même empressement que la France et la Suède, par exemple, à recourir à nos principales ressources militaires pour aider les industries de haute technique.

● (2210)

Arrêtons-nous aux avantages industriels proposés par la General Dynamics, le fabricant du F16. Des 2.3 milliards de dollars nécessaires à l'achat, seulement 10 millions de dollars ont été prévus pour les programmes de technique de pointe. Rien ne sera fait dans le domaine des systèmes ou des sous-systèmes. Les contrats importants en matière d'électronique sont accordés aux fabricants de voitures, aux fonderies et à d'autres, les invitant à suivre des devis de construction; en d'autres mots, on leur demande de ne rien inventer.

Si l'on suppose qu'un chasseur moderne compte de 35 p. 100 à 40 p. 100 de matériel électronique, alors, la quantité réelle de techniques électroniques transmises sur cet avion ne représente qu'un maigre pourcentage du total. En somme, il n'y a presque pas de transfert de techniques. Les propositions de la General Dynamics garantiront l'accélération de notre désuétude et le maintien du principe de construction selon des devis très précis.

Le rapport d'évaluation du comité de l'industrie et du commerce, terminé en juillet dernier, déclarait au sujet de la General Dynamics ceci:

Si l'attitude manifestée par l'équipe des négociateurs de la General Dynamics est représentative des autres aspects de ses opérations, il y a lieu de se préoccuper grandement du sérieux de leurs intentions de répondre à leur engagement d'apporter au pays des avantages sur le plan industriel.

Les activités passées de la General Dynamics nous permettent de croire au bien-fondé de notre préoccupation.

Quand la General Dynamics a vendu le F-16 au consortium de l'OTAN, en 1976, elle avait consenti à une série d'engagements. Examinons rapidement ce qui est arrivé à ces engagements.

Le prix par avion «ne devait pas dépasser» 6.09 millions de dollars. En 1977, chaque avion coûtait déjà 11 millions de dollars. D'après le bureau de comptabilité générale, aux États-

Unis, on ne semble pas s'entendre sur l'expression «ne devait pas dépasser». On prétend aujourd'hui que le prix fixé n'était qu'un objectif—toute modification apportée à l'avion doit en faire monter le prix, et les pays européens doivent à leur tour payer pour toutes ces augmentations.

General Dynamics a également promis aux pays européens 58 p. 100 de compensation, promesse qui garantissait 25,000 nouveaux emplois. On est parvenu seulement à un pourcentage moyen de 48.5 p. 100, ce qui a donné 11,000 emplois, et il ne semble pas que ce nombre augmentera.

Les retombées technologiques ont été négligeables. Les pays européens sont devenus des sous-traitants, mais toute la recherche et le développement ont eu lieu aux États-Unis. Le consortium de l'OTAN se contente d'assembler les pièces.

Jack Edwards, membre du Congrès et porte-parole des Républicains au sous-comité des affectations de crédits pour la défense à la Chambre, a récemment déclaré que les problèmes de moteur causaient une «situation désastreuse», pour reprendre ses propres termes, et que si c'est ce moteur qui propulse le F-16, «je serais nerveux». Par-dessus le marché, à cause des grèves à l'usine Pratt et Whitney et d'une pénurie de pièces, à la fin de l'année, les avions seront livrés avec «des trous béants à la place des moteurs».

L'autre appareil retenu est le F-18A, construit par McDonnell Douglas. Là encore, il n'y aura pas de retombées technologiques pour les Canadiens. McDonnell Douglas a inclus dans sa soumission 507 millions et demi pour le DC-9 et DC-10 Standard. Cette «compensation» n'est évidemment pas conforme aux directives établies pour le programme du nouvel avion de combat. En ce qui concerne les retombés dans le domaine aérospatial, l'ITC a de nouveau déclaré dans son évaluation que:

Ces compagnies n'apporteront au Canada aucun avantage permanent sur le plan industriel et ne contribueront pas non plus à étendre les connaissances techniques des industries canadiennes appelées à participer au projet.

Le coût des 1,366 avions F-18A commandés par les États-Unis est maintenant beaucoup plus élevé que prévu.

Des défauts sérieux sont apparus au cours des essais. Le rayon de combat et le rayon d'action posent un problème particulier. Le F-18A doit rentrer tôt à sa base, car il ne peut pas rester longtemps en l'air; son rayon d'action a diminué de 10 à 15 p. 100. La marine américaine ignore à quoi c'est dû. Le F-18A non plus n'atteint pas une vitesse satisfaisante d'accélération. Ce qui est particulièrement important, c'est que l'appareil ne peut atteindre le secteur où se trouve l'intrus. L'ennemi est peut-être hors du rayon d'action du radar et celui qui se trouve à bord de l'appareil ne peut alors le détecter.

Vendredi dernier, un accident a été causé par le train d'atterrissage du F-18A. Cet avion avait subi durant deux jours des épreuves à bord d'un porte-avions; toutefois, en effectuant les manœuvres pour son premier atterrissage, le train d'atterrissage s'est brisé. Comme il s'agit d'un dispositif très complexe, il pourrait poser de graves problèmes et entraîner des frais élevés si on voulait confier à l'appareil un rôle continental, l'usage auquel le Canada le destine. Nous croyons que son coût total d'exploitation en serait sensiblement accru. De toute évidence, il n'y a pas vraiment de concurrence entre les deux soumissionnaires. Les retombées industrielles possibles ne représentent, à toutes fins utiles, aucun avantage pour l'industrie de pointe du Canada. En outre, la performance des