

CF-105 avait été destiné à remplir. Cette décision devra être prise au cours de l'automne.

C'est alors que cette décision aurait dû être prise. Je poursuis:

Je suis convaincu que nous sommes toujours menacés du péril que comporte le bombardier monté par l'homme et, étant donné les progrès que, selon nous, les Russes réalisent dans le perfectionnement ou l'amélioration de ce type de bombardiers,—sauf erreur, les Russes construisent toujours des bombardiers de ce genre,—un avion du type CF-105 sera nécessaire.

Ayant déclaré,—la veille, je crois,—que dans la mesure où il pouvait prévoir l'avenir, cet avion serait nécessaire, pour une raison quelconque, le ministre a changé d'avis, et le délai qu'il avait fixé a été modifié. En ce qui concerne le délai, tout ce que nous savons c'est que rien ne s'est produit. En ce qui concerne ses opinions, si l'on en croit le *Vancouver Province*, le ministre aurait déclaré à un auditoire de Chilliwack le 17 octobre,—je me ferai un plaisir de lui communiquer la coupure de journal s'il y tient,—que le CF-105,—on était alors en octobre seulement,—était devenu désuet avant même d'avoir été parfaitement mis au point.

Il y a eu, d'autre part, un autre renversement remarquable le 25 novembre lorsque le ministre a déclaré à des journalistes qu'il était d'accord avec la conclusion du maréchal de l'air Slemon, à savoir que l'aviation aurait besoin d'un intercepteur monté par un équipage, pendant quelques années encore. Cela ne voulait pas dire autre chose que le CF-105, ou un appareil américain pour lequel l'appareil canadien serait mis de côté, et le ministre a donné à entendre à l'époque qu'il ne voyait guère d'un bon œil cette solution. Le renversement d'opinion du ministre, en octobre, et la confusion qu'il a manifestée en la matière remontent peut-être à la déclaration du premier ministre, en date du 23 septembre, qui a certes rendu les observations que le ministre a formulées en juillet au comité parlementaire, de nul effet et équivoques. J'inviterais le premier ministre à examiner attentivement cette déclaration.

A cette date du mois de septembre, le premier ministre a fait une déclaration importante, bien que quelque peu nébuleuse, sur la révision du programme de défense aérienne du Canada. Cette déclaration renfermait notamment ce qui suit:

Le gouvernement en est arrivé à la conclusion que le système de défense aérienne du Canada devrait comprendre des missiles, et que le nombre d'avions intercepteurs supersoniques requis par le commandement de la défense aérienne de l'ARC sera sensiblement inférieur à celui qu'on aurait pu prévoir il y a quelques années...

Et puis, voici ce qu'on trouve plus loin:

...si, effectivement, pareil avion est nécessaire dans les années 60, par suite des progrès rapides réalisés

[L'hon. M. Pearson.]

dans le domaine des missiles, tant par les États-Unis que par l'URSS.

Le premier ministre a déclaré en septembre qu'il était douteux que ces avions soient nécessaires dans les années 60. Le ministre de la Défense nationale a déclaré devant un comité de la Chambre des communes que ces avions seraient nécessaires à l'avenir, du moins dans la mesure où il pouvait le prévoir. Pour sa part, le premier ministre déclarait par la suite que le gouvernement ne poursuivrait pas la production du CF-105, à ce moment-là, mais n'interromprait pas sa mise au point,—et je cite:

...la situation internationale étant aussi incertaine et tendue qu'elle l'est en ce moment.

Il est extrêmement difficile, à vrai dire, de croire que cette situation internationale tendue ait été la cause d'une telle décision ambiguë et purement dilatoire, d'autant plus que, selon les paroles mêmes du premier ministre:

Même dans les circonstances les plus favorables (le CF-105) ne sera disponible pour être efficacement utilisé dans les escadrilles qu'à la fin de 1961.

Cette même déclaration du mois de septembre annonçait la terminaison des contrats relatifs à la mise au point de la méthode de contrôle de tir et des projectiles, qui devait accompagner celle du CF-105, et a fait connaître leur remplacement par de l'équipement américain.

La déclaration de septembre, bien qu'ambiguë, a été naturellement interprétée dans de vastes milieux comme la fin du CF-105, comme sa mort, lente si l'on veut, mais sa mort. Elle a provoqué de l'incertitude, du trouble, des déceptions et la perte de certains spécialistes partis aux États-Unis. Cela a eu aussi pour conséquence de faire intervenir, en novembre, le commandant en second du NORAD, un maréchal de l'air de l'aviation royale canadienne, qui a vigoureusement défendu le CF-105 devant le public et s'est opposé énergiquement à la ligne de conduite qui était certainement comprise dans la déclaration du gouvernement. Je me demande quel sort on aurait fait à ce fonctionnaire du gouvernement canadien s'il avait été au service du ministère des Mines et des Relevés techniques, et s'il avait critiqué le choix d'un engin par le gouvernement des États-Unis. On l'aurait réprimandé, mais ce n'est pas ce qui est arrivé en l'occurrence. On a interprété un peu partout la déclaration du maréchal de l'air Slemon comme une contradiction de la politique de défense du gouvernement sur cette question, et, à notre avis, il est raisonnable de l'interpréter ainsi. Le gouvernement, ou du moins le ministre de la Défense nationale, a paru se réjouir de cette déclaration. La confusion est aujourd'hui plus profonde que jamais, et cet