

qui peuvent être retardés sans danger pour la sécurité de l'appareil, pour le fuselage, les moteurs et les instruments de radionavigation. Il est important que la question de la Fairey soit réglée rapidement. Sinon il faudrait que nous en soyons informés.

• (5.10 p.m.)

Je voudrais savoir où en est aux États-Unis le programme général DX, notre participation, aux termes d'arrangements intervenus en matière de défense ou de production de défense en ce qui concerne le *Beartrap* ou système d'arrimage des hélicoptères. Peut-être s'agit-il d'un secret militaire et dans ce cas je comprendrais qu'on ne puisse en parler. Le ministre pourrait peut-être nous dire cependant où en est le programme *Beartrap* concernant nos quatre escorteurs. Quand nos usines peuvent-elles compter sur ces travaux supplémentaires? Font-ils l'objet d'un contrat? Y a-t-il compétition? L'adjonction de ce dispositif exercera-t-elle une grande influence sur les opérations?

Un préopinant a parlé du programme Macdonnell-Douglas DC-10. Le ministre et l'industrie canadienne en général méritent des félicitations pour la façon dont cette affaire a été conduite. C'est probablement notre plus grande réalisation depuis longtemps. C'est vrai, en tous cas, dans le domaine de l'aviation commerciale. Il est presque impossible, toutefois, d'évaluer les gains en dollars qu'il nous rapportera. Il faut féliciter les ingénieurs de l'industrie aéronautique canadienne et ceux qui ont joué un rôle de premier plan dans cette affaire pour avoir fait régner l'atmosphère propice à des pourparlers favorables avec les dirigeants de la firme Macdonnell-Douglas. Bien qu'on n'ait confié à la société Fairey qu'une petite partie du contrat, je me demande si le ministre ne pourrait pas s'assurer qu'elle se voie octroyer des travaux supplémentaires reliés au programme. Je m'excuse de parler à tout hasard de la société aérienne Fairey. En général, l'industrie aéronautique canadienne est prospère, les sociétés s'étant diversifiées et ne manquant pas de travail. La plupart d'entre elles connaissent une expansion rapide, dans le domaine de la fabrication d'avions et d'éléments d'avion, et dans des secteurs connexes. Malheureusement, la société Fairey semble être la seule au pays qui soit en difficulté.

Pourrais-je également demander au ministre de nous mettre à jour quant à nos quatre nouveaux destroyers porteurs d'hélicoptères. J'éprouve toujours de la difficulté à prononcer cela même si nous savons tous ce que c'est.

Le 21 février de cette année, j'ai inscrit au *Feuilleton* la question suivante que je lis en partie:

1. Combien estime-t-on actuellement que coûtera au total la construction de quatre nouveaux destroyers, y compris le coût de l'équipement de ces navires?

2. Quand aura-t-on fini d'étudier les soumissions pour la construction de ces navires?

Et le reste. Le ministre a répondu que le coût prévu de la construction se situait entre 220 et 225 millions de dollars. Je demande au ministre si ce chiffre a changé depuis le 21 février 1968. En l'occurrence, quel est le montant du changement? Je pourrais peut-être ajouter: quelle est la qualité du changement? Les éléments constitutifs ont-ils changé ou sont-ils devenus plus chers. S'ils ont changé, s'agit-il de changements fondamentaux. Les collègues du ministre lui ont-ils demandé d'acquiescer pour les navires de l'équipement plus puissant et meilleur. Une question élémentaire: quel est le genre de l'unité de propulsion qui actionnera ces navires. On devait adopter une certaine unité de propulsion et une coque spéciale avait été conçue à cette fin. On a ensuite changé de modèle et choisi en définitive, je crois, une turbine à gaz.

L'hon. M. Jamieson: Si le député y consent, je pourrais peut-être répondre à la question immédiatement. Le chiffre cité par le député, soit de 220 à 225 millions de dollars pour les quatre navires, n'a pas changé. Le député ne me demandera sûrement pas d'expliquer la différence entre les modèles de destroyers porteurs d'hélicoptères 9-280 et 9-283. Deux doivent être prêts en 1971, l'un en juin et l'autre en novembre. Les deux autres seront prêts en 1972, l'un en juin et l'autre en septembre. Ils seront propulsés par des turbines à gaz. J'espère que le député ne me demandera pas trop de détails techniques. Je sais qu'il s'agit de modèles de turbine à gaz approuvés, qui seront fournis par la United Aircraft of Canada, Limited, de Québec. Le prix des unités de propulsion sera d'environ 44.2 millions de dollars.

M. Forrestall: Ces 44.2 millions de dollars visent-ils les quatre vaisseaux?

L'hon. M. Jamieson: C'est la valeur du contrat.

M. Forrestall: Le ministre prévoit-il une augmentation du coût de ce programme?

L'hon. M. Jamieson: Non, monsieur le président. Pour une fois, les prévisions établies il y a plus d'un an n'ont pas fluctué. J'ai appris que le montant total, qui figure dans la réponse, se chiffre entre 220 et 225 millions de dollars ou à peu près.