

très ouvertement qu'il serait dans l'impossibilité d'envisager l'achat du CF-105.

L'hon. M. Hellyer: Le ministre me permettrait-il une question? Le gouvernement aurait-il poursuivi l'exécution du contrat s'il avait pu obtenir des commandes convenables des États-Unis, du Royaume-Uni ou de quelque autre pays?

L'hon. M. Pearkes: Le gouvernement en aurait certes étudié la possibilité avec le soin le plus minutieux. Je ne puis dire s'il l'aurait poursuivie ou non. On aurait tenu compte de plusieurs éléments, y compris l'importance de la commande en fonction du nombre d'avions de chasse dont dispose les États-Unis. Je signale simplement que je suis allé moi-même à Washington et que je me suis entretenu personnellement avec le ministre de la Défense en Angleterre, afin de répondre aux questions posées par l'honorable député de Trinity.

Durant 1958, lorsqu'il devenait évident que ni les États-Unis ni le Royaume-Uni ne seraient intéressés à acheter le CF-105, des études très poussées ont été faites en vue de trouver d'autres solutions, savoir par exemple, combien de CF-105 nous aurions les moyens d'acheter et combien il nous en faudrait pour parer à la menace qui diminuait.

On se préoccupait alors du rayon d'action du CF-105. Nous avions été informés que ce rayon d'action était de 238 milles nautiques en vol supersonique et de 347 milles nautiques en vol subsonique. Il va sans dire que pour une attaque l'avion irait le plus loin possible et ne recourrait à la vitesse supersonique que durant les quelques dernières minutes, de sorte que le rayon général de manœuvre du CF-105 serait d'environ 300 milles, comprenant une période de vol supersonique et une autre de vol subsonique. Tel aurait été le rayon d'action d'avions de bases comme celles de North-Bay, St-Hubert, Bagotville et Ottawa. Nous nous préoccupions du rayon d'action restreint de cet appareil. Nous en avons conclu que le nombre maximum d'avions dont nous aurions besoin pour parer à la menace serait d'environ 100. D'après nos calculs, les frais devaient s'établir à 1,261 millions, en date du 1^{er} septembre de l'an dernier; ce chiffre ne comprenait pas les frais antérieurs de mise au point. Ce chiffre nous paraissait écrasant. Non seulement les frais devaient-ils être pris en considération, mais il nous aurait fallu y ajouter,—comme nous devons le faire pour le Bomarc ou tout autre dispositif de défense,—le coût des installations au sol, soit bien d'autres millions.

C'est à la suite de l'étude de ces faits que la déclaration de septembre a été faite. Nous nous étions rendu compte que si nous décidions de produire cet avion, il nous faudrait

donner à la compagnie un avis de plusieurs mois, étant donné les longs délais de production, afin qu'elle soit prête à marcher de l'avant avec le programme de production, chevauchant le programme de mise au point. On considérerait le mois d'octobre 1958 comme date ultime à laquelle donner une décision définitive quant à savoir si nous devons nous engager ou non dans la production de cet avion.

La décision a été annoncée le 23 septembre par le premier ministre (M. Diefenbaker) lorsqu'il a décidé que le système de commande à distance *Astra* et le missile *Sparrow* devaient être mis de côté parce que la compagnie avait dit,—et la chose avait été dite à maintes reprises auparavant,—qu'une partie de la dépense énorme que représentait cet avion était comprise dans le système de commande et de missiles. La compagnie avait donné à entendre qu'elle pourrait peut-être opérer des réductions sensibles dans le coût de cet avion si elle pouvait avoir la chance de mettre à l'essai un système éprouvé de commande à distance et de missiles. Ce système était connu sous le nom de système de commande *Hughes* et le missile *Falcon* avaient été mis à l'essai aux États-Unis. Pour cette raison, entre autres, la permission a été donnée d'étendre la mise au point de cet avion sur une nouvelle période, afin que la compagnie puisse éprouver ces systèmes, voir s'ils pouvaient être appliqués à cet avion en particulier, et vérifier si des réductions sensibles de prix pouvaient s'effectuer. Il y avait d'autres raisons également, dont la situation internationale et la situation en Extrême-Orient, dont a parlé le premier ministre à l'époque.

La compagnie a alors soumis une nouvelle proposition par laquelle elle offrait un coût de 3.75 millions de dollars l'avion prêt à décoller, ce qui faisait un total de 345 millions, les pièces de rechange et l'équipement s'élevant à 98.4 millions, les missiles à 42.6 millions et le parachèvement de la mise au point de quelque 20 avions dont, selon la compagnie, 8 pouvaient être mis en service, à 295 millions, ce qui faisait un total global de 781 millions de dollars pour 100 avions.

C'était un chiffre imposant et on a laissé entendre que le coût se comparerait favorablement à celui du CF-100. D'après une déclaration de M. Crawford Gordon parue dans le *Globe and Mail* de Toronto, le coût correspondrait à celui du CF-100 durant la période de production vers 1955. En 1955 le coût de la production du CF-100 a été de 93 millions de dollars, alors que le coût estimatif de la production du CF-105 avec celui de la mise au point en 1959 était de 160 millions de dollars et en 1960-1961 de 242 millions.