

conserver un rôle militaire important, il semblerait indiqué d'opter pour le C-17 ou pour un autre avion de transport militaire.

Au cours des audiences, certains témoins ont évoqué la possibilité d'acheter des Tristar L-1011, des KC-10 ou des Hercules à ailes soufflées pour remplacer les Boeing-707. Quant au Tristar L-1011, on en a cessé la fabrication, de sorte que cette solution ne vaut plus. Le KC-10, avion de transport-citerne, est une version modifiée du DC-10: ce n'est pas un modèle destiné au transport lourd; il ne possède pas de capacité de chargement arrière ni de caractéristique ADAC, et il coûterait environ 175 millions de dollars pièce. Le Hercules à ailes soufflées pourrait un jour se révéler intéressant dans le futur, avec une meilleure capacité de chargement et ses caractéristiques ADAC, mais il est encore à l'état de projet et il en coûterait des centaines de millions de dollars pour en achever la conception. Le gouvernement devrait encourager la recherche sur cet appareil, tout en demeurant prudent dans le choix des long-courriers qu'il choisira pour le GTA dont l'avenir tout entier se trouve actuellement en cause.

Quant au C-17, il s'agit d'un appareil long-courrier destiné au transport du matériel militaire, dont la fabrication vient d'être approuvée par le Département de la Défense des États-Unis. La *United States Air Force* prévoit en acheter 210 entre 1991 et 1998, pour compléter sa flotte d'avions de transport composée entre autre des 50 Galaxie C-5. Le C-17 mesure 53,4 mètres de long, a une envergure de 60,2 mètres et une hauteur de 16,8 mètres; il peut transporter deux rangées de camions, de chars lourds et d'hélicoptères. Il peut se charger par l'arrière, parcourir une distance de 4 445 kilomètres avec un chargement de 78,100 kilogrammes et atterrir sur une piste non bitumée de 915 mètres, grâce à ses caractéristiques ADAC. Il peut ensuite repartir pour une autre destination située à 926 kilomètres plus loin.

Le C-17 est un véritable avion de transport militaire, qui pourrait grandement améliorer l'aptitude du Canada à tenir ses engagements de défense. Le Canada pourrait en acheter de cinq à dix dès la première décennie du prochain siècle, si ses engagements de défense et l'état des relations internationales l'exigent. Le prix d'achat en est élevé, soit environ 250 millions de dollars pièce. En conséquence le programme d'acquisition doit s'échelonner sur plusieurs années.

En outre, il faudrait trouver des solutions pour éviter au GTA d'avoir à utiliser en partie ses long-courriers pour le transport des personnalités officielles ou des civils, comme il le fait actuellement. Le C-17 conviendrait sans doute aux mouvements de troupes, mais il serait un peu ridicule de l'utiliser pour des visites officielles du gouverneur général ou du Premier ministre en période de paix. De plus, il ne possède pas les hublots qu'on trouve normalement dans les avions de transport de passagers. Comme on l'a déjà mentionné dans le présent rapport, Air Canada pourrait assurer les déplacements des dignitaires de l'État. C'est en somme un organisme administré par le gouvernement et ses avions portent l'insigne national.<sup>25</sup> Les familles des militaires pourraient utiliser des vols nolisés réguliers. Comme le major général (ret.) Claude LaFrance, ancien commandant

<sup>25</sup> Voir aussi *Délibérations*, 20 juin 1985, p. 6:30, échange entre le sénateur Molgat et le général Lewis.