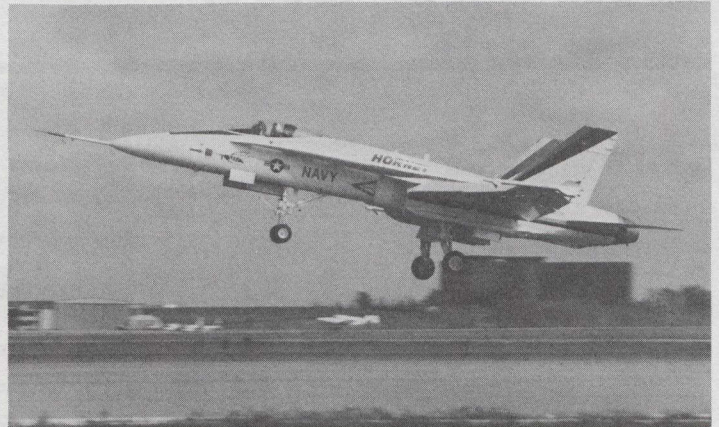


Le F-16 de General Dynamics (version canadienne CF-16).



Le F-18A de McDonnell-Douglas (version canadienne CF-18A).

quant à l'importance numérique de la flotte et que l'exploitation d'une telle flotte occasionnerait de lourdes charges tout au long de la durée de vie utile des appareils, en raison notamment du doublement des systèmes d'instruction et d'appui logistique.

Nous affrontons actuellement et continuerons d'affronter deux contraintes immuables: le nombre d'appareils nécessaires et le montant dont nous disposons pour les acheter. Il nous faut donc acheter le meilleur avion possible en tenant compte de ces restrictions, tout en recherchant les meilleures retombées industrielles sans courir trop de risques.

Outre le coût et le nombre d'appareils, d'autres considérations nous font pencher pour les deux avions que nous avons retenus. Tout d'abord, nous avons procédé à l'évaluation militaire et politique de la situation stratégique où nous sommes et, dans une certaine mesure, où nous nous trouverons dans les années à venir.

Un appareil adapté aux besoins du Canada

Nous en sommes venus à la conclusion que des avions plus petits, achetés en nombre suffisant, modifiés de façon à pouvoir porter des missiles air-air et déployés avec soin dans tout le Canada, pourraient nous permettre de protéger pleinement la souveraineté canadienne en interceptant, identifiant et, s'il le faut, en détruisant les avions qui auraient pénétré dans notre espace aérien. Nous croyons que, munis de ce genre de ressources prudemment choisies, nous pourrions dissuader toute incursion et nous protéger convenablement contre la possibilité d'une attaque de bombardiers contre le continent nord-américain.

Après avoir éliminé les trois appareils les plus coûteux, il en restait trois (le

CF-16, le CF-18A et le CF-18L) qui répondaient totalement ou à peu de choses près, aux exigences numériques que nous avons fixées à même la limite de notre budget tout en permettant au Canada de relever les défis militaires les plus probables.

Avec le CF-18L proposé par la compagnie Northrop, le Canada pourrait relever ces défis et il pourrait sans doute en acheter un nombre suffisant d'exemplaires. La compagnie offre aussi un ensemble très alléchant de retombées industrielles. Cependant, à notre avis, l'acquisition de cet appareil pose de très grands risques pour le Canada qui achèterait alors un appareil très avancé qu'aucun autre pays n'emploie. Je considère donc à ce stade-ci que tous les risques inhérents au développement et à la mise en service opérationnel de cet appareil dépassent ceux que nous sommes disposés à assumer. De plus, même dans les meilleures circonstances, le calendrier de livraison du CF-18L est tel qu'il risque d'accuser un retard marqué sur l'échéancier à respecter pour remplacer à temps nos CF-101 et CF-104.

Le pour et le contre

Le F-16 est un monoréacteur que cinq de nos alliés de l'OTAN, y compris les États-Unis, ont déjà choisi. Si le Canada achetait le CF-16, il établirait bien sûr une excellente correspondance avec ses alliés européens de l'OTAN. Même si le CF-16 n'est pas un avion aussi perfectionné que d'autres appareils plus gros, il n'en possède pas moins des capacités acceptables et c'est le seul avion qui, actuellement, réponde à nos exigences numériques.

L'autre chasseur encore en lice, le CF-18A, nous offre un autre ensemble de possibilités. Il est peut-être plus coûteux que le CF-16 et nous devons donc nous

attendre à en acheter un moins grand nombre. J'ai cependant bon espoir que les négociations nous permettront de nous le procurer en nombre suffisant pour remplir les rôles envisagés. L'achat de cet appareil nous permettrait de conclure avec les États-Unis des accords de coopération en matière de logistique.

D'autre part, comme le CF-18A est un biréacteur de dimensions un peu plus grandes, il offre des avantages particuliers bien précis: il possède de bonnes possibilités de perfectionnement et il pourrait être doté des nouveaux systèmes qui seraient nécessaires pour le rendre capable de répondre à des besoins futurs. A l'heure actuelle, le CF-18A possède de meilleures caractéristiques de vol tous temps pour assurer la protection de la souveraineté et la défense aérienne.

Toutefois, nous devons reconnaître que, sur le plan militaire et politique, le Canada doit se soucier en priorité de la sécurité collective en Europe. C'est là que le principe ou la stratégie de la dissuasion, commun à tous les pays membres de l'OTAN, prend toute sa signification, face à l'évolution qualitative et quantitative des forces des pays du Pacte de Varsovie.

Il est important que notre propre contribution à la sécurité collective soit suffisante sur les plans quantitatif et qualitatif pour donner un sens à la dissuasion. Sur le plan quantitatif, cela suppose des avions au moins aussi nombreux que ceux que nous affectons actuellement à l'Alliance en Europe centrale et sur le flanc nord. Ce nombre total d'avions, plus certains autres pour assurer l'entraînement et combler les pertes, constitue plus de la moitié de nos besoins globaux. Il s'agit certes d'un facteur qui influe sur le type de capacité que nous devons trouver

(suite à la page 5)