

vaux d'importance secondaire dans le domaine aéronautique; elle avait une usine à Port-Arthur, construit il y a des années pour monter des wagons à marchandises: elle l'a convertie en avionnerie pour y construire des avions et des autocars. Mais ce n'est pas une grosse société de l'industrie aéronautique.

Je n'aime pas les entreprises qui deviennent trop puissantes. Je dirai franchement au député que ce que je n'aime pas surtout c'est l'importance même de l'entreprise. Si la direction est compétente je ne crois pas toutefois que les intérêts du ministère de la Production de défense en souffrent.

Mon honorable ami parle de concurrence. Il n'y a guère de concurrence lorsqu'il s'agit d'acheter des avions ou du matériel de ce genre-là. Il faut établir le prix de revient de chaque unité. Il est possible de faire jouer la concurrence entre deux usines en cherchant à déterminer qui peut fabriquer à meilleur compte. C'est une question que doit décider celui qui commande les avions. Nous cherchons à confier les travaux de mise au point aux usines qui nous semblent capables de faire ces travaux le plus économiquement.

**M. Macdonnell:** Une fois cette fusion accomplie, quelle fraction du total la puissance de production d'avions au Canada cette entreprise représentera-t-elle?

**Le très hon. M. Howe:** Je ne le sais pas de façon certaine mais j'imagine que ce sera environ la moitié. La *Canadian Car* n'a pas pour activité principale la production d'avions; elle agit seulement comme sous-traitant. Cela représentera moins de la moitié de l'espace disponible pour la production d'avions.

**M. Macdonnell:** Il y a trois ans le ministre nous a dit que le gouvernement avait fourni 120 millions de dollars pour l'aménagement de l'usine, l'achat de matériaux et la poursuite des travaux déjà entrepris. Telle est l'expression employée. Quel est le montant encore dû au Gouvernement? Sauf erreur, le ministre a dit que les propriétés immobilières ont été achetées et payées.

**Le très hon. M. Howe:** Oui.

**M. Macdonnell:** Quel est le montant qui reste dû?

**Le très hon. M. Howe:** Il ne reste rien à payer. Nous payons encore pour des travaux en cours.

**M. Macdonnell:** Puis-je m'exprimer ainsi: Quelle partie des terrains, immeubles et outillage servant à la production d'avions à l'usine *Avro* représente des placements de l'État?

[Le très hon. M. Howe.]

**Le très hon. M. Howe:** Nous avons investi 44 millions dans l'outillage, qui est notre propriété. Nous n'avons pas conclu d'entente visant à vendre l'outillage à *Avro*. Nous pouvons le retirer de l'usine à n'importe quel moment. Nous avons vendu les immeubles et les installations, nous réservant l'outillage de production.

**M. Macdonnell:** Ce qui veut dire que le chiffre de 120 millions a été réduit à quoi?

**Le très hon. M. Howe:** Les 120 millions comprenaient des travaux en cours, et, pour une bonne part, de l'aluminium entrant dans la fabrication des avions. Il s'agissait en grande partie de matériel acheté pour la fabrication de moteurs qui ont depuis été fabriqués et achetés par le CARC. Mais il y avait toujours des travaux en cours. La difficulté qui s'est présentée à l'époque, c'est qu'après avoir investi 122 millions, nous avons constaté que nous n'obtenions pas de production.

La production, qui a commencé il y a un an environ, se poursuit. Notre principal intérêt aujourd'hui consiste dans les sommes que nous avons affectées aux machines utilisées dans l'usine, machines spéciales qui nous appartiennent, et du paiement du travail en voie d'exécution, main-d'œuvre et matériaux qui entrent dans la fabrication d'aéronefs qui ne sont pas encore terminés. Lorsqu'ils le sont nous les livrons au CARC qui nous les paie. Cela réduit nos engagements envers A. V. Roe.

**M. Macdonnell:** Je veux maintenant parler de *Canadair*. Le ministre a fait non de la tête, lorsque j'ai dit que le président de *Canadair*, M. Notman, est administrateur de la société *Canadian Car*.

**Le très hon. M. Howe.** Non. Il en était administrateur. Lorsque je l'ai interrogé à ce sujet il m'a dit que, dès qu'il a entendu dire qu'une transaction s'annonçait, il a résigné son poste à la *Canadian Car*. Il va sans dire que *Canadair* n'a aucun intérêt dans cette dernière fusion. C'est parce qu'on voulait exploiter les deux que M. Notman a résigné son poste au conseil d'administration de la *Canadian Car*.

**M. Macdonnell:** La réponse du ministre qui nous dit qu'il n'en savait rien et qu'il a été aussi surpris que nous, rend difficile de pousser plus loin la discussion. Cela me laisse cependant l'impression peu agréable que, dans d'autres cas, comme le ministre a bien pris soin de nous le signaler, le ministère n'a pas été seulement consulté mais a joué un rôle très important.

Donc, il s'agit indirectement, si on veut,— je ne dirai pas directement,—d'un placement