

cation d'avions de transport ont été adjugés à la compagnie Vickers de Montréal plutôt qu'à l'usine exploitée par l'Etat à Malton. J'imagine que leurs protestations portaient sur le fait qu'une telle commande avait été donnée à une compagnie privée plutôt qu'à un établissement de l'Etat, et que, par conséquent, la compagnie privée se trouverait dans une meilleure posture que l'usine de l'Etat pendant les années d'après-guerre. Je suis bien certain que ces deux personnages sont trop importants et se préoccupent trop du bien public pour s'arrêter à des considérations géographiques ou provinciales à propos de cette question. J'ai la conviction que leur critique n'était pas fondée sur le fait que cette commande avait été placée dans une ville d'une province sœur plutôt que dans une ville de l'Ontario. Jusqu'ici, le Gouvernement n'a pas exposé sa ligne de conduite; il n'a pas précisé si, dans l'après-guerre, il favoriserait les avionneries de l'Etat ou celles des compagnies privées, ou encore si les unes ou les autres, ou les deux groupes à la fois, recevraient une aide propre à faciliter l'expansion de l'aviation civile au Canada après la guerre.

Une autre question porte sur le programme du Gouvernement relativement à l'aide qu'il accordera aux avionneries au cours des années d'après-guerre, qu'il s'agisse d'entreprises publiques ou privées. Je le répète, on a édifié cette industrie ces dernières années au moyen de deniers publics; et en général on s'accorde à dire que si l'avionnerie canadienne doit concurrencer celle d'autres grands pays, que ces établissements soient la propriété de l'Etat ou de particuliers, il faudra que dans une grande mesure le Gouvernement aide cette concurrence. Elle aura besoin d'aide, peut-être sous forme de subventions ou de contrats de l'Etat qui assureront son existence pendant un certain nombre d'années, afin de pouvoir concurrencer la Grande-Bretagne et les Etats-Unis du point de vue du prix de revient.

J'aimerais également savoir quel genre d'avions on fabriquera comme devant être de la plus grande utilité au cours de la période d'après-guerre; quels modèles adopterons-nous? Le Gouvernement a-t-il étudié ces questions; a-t-il pris une décision ou est-ce qu'elles sont à l'étude présentement? Il y a aussi la question de notre situation quant aux personnels de dessinateurs capables de faire concurrence à ceux des autres pays. On reconnaît généralement, je crois, que si le Canada doit maintenir dans la période d'après-guerre, une florissante industrie de l'avionnerie, il doit garder au Canada, et dans cette industrie même, les personnels préposés aux devis qui sont actuellement employés au pays. Il est indiscuta-

ble que les conseils et l'appui du Gouvernement seront requis dans ce domaine.

Il y a ensuite la question de savoir comment le travail qu'auront à accomplir les avionneries après la guerre, doit être réparti entre les établissements particuliers et les entreprises d'Etat actuellement engagées dans cette industrie. Il faudra décider quelles sont les usines et combien d'entre elles demeureront en activité après le conflit. Nombreux sont ceux au Canada qui s'intéressent à l'avenir de l'industrie de l'avionnerie. C'est dire que le comité a le droit d'exiger des renseignements plus détaillés que ceux qui lui ont été communiqués jusqu'ici sur l'avenir de cette industrie. On me dit qu'un comité, dirigé par M. Bell, fonctionnaire du département du ministre, a fait une étude de la question et qu'il a présenté au Gouvernement des recommandations pratiques. On devrait exposer ces recommandations au comité, le renseigner sur l'attitude du Gouvernement et sur les décisions qu'on a prises à la suite de ces recommandations. Je suis sûr qu'une déclaration de ce genre servirait l'intérêt public, car il s'agit d'une industrie qui joue actuellement un rôle très important dans la vie industrielle du pays.

L'hon. M. HOWE: Je crois que, dans mes déclarations antérieures, j'ai donné suffisamment de renseignements sur les moteurs d'avions. Quant à l'avenir de l'industrie de l'avionnerie, j'ai déclaré clairement, je crois, que le Gouvernement fournirait toute l'aide possible. Mais je puis difficilement me rendre au désir de ceux qui voudraient que je trace des plans pour plus de dix-huit mois à l'avance. En ce qui concerne la production d'avions militaires, y compris les appareils de bombardement et de chasse, je puis dire qu'aussi longtemps que nous aurons besoin de ces avions, les fabriques continueront d'en produire en aussi grand nombre que possible. Les usines qui fabriquent les avions d'instruction ne dépasseront pas, pour l'instant, la capacité maximum de production qu'elles ont atteinte; à mesure qu'on diminuera l'ampleur du plan d'entraînement, on réduira la production d'aéronefs destinés à la formation. Nous fabriquons les meilleurs avions du genre, et nous nous attendons à hâter la production.

Avant d'annoncer nos projets d'après-guerre d'une façon précise, nous tenons à savoir quand cette période commencera. Certains plans pourraient convenir si la guerre finissait en 1944 mais non si elle se prolongeait jusqu'en 1946. Toutefois, nous prenons des dispositions pour que le Canada se lance le plus avantageusement possible dans la production civile d'aéronefs, et je crois que nous pourrions satisfaire dans ce domaine toutes les exigences