

L'hon. M. HANSON: Je comprends le désir du ministre de continuer sans interruption, et l'on n'aura rien à me reprocher à cet égard. Le *Financial Post* n'est pas le seul à avoir porté des accusations contre la National Steel Car et autres compagnies. N'en avons-nous pas lues aussi dans la *Free Press* de Winnipeg.

L'hon. M. HOWE: Oui.

L'hon. M. HANSON: Eh! bien, nommons-les toutes.

L'hon. M. HOWE: Je le ferais volontiers si je les connaissais toutes, mais on en mentionne tant et je n'en ai pas la liste sous la main.

L'hon. M. HANSON: Vous avez une liste.

L'hon. M. HOWE: Vient ensuite la Noorduyn Aviation. Cette compagnie a reçu une commande d'avions d'entraînement, et le rapport MacMillan dit qu'elle est très bien administrée. J'en suis sûr. Elle a un contrat pour la fabrication de 45 Norsemen, avions d'entraînement et de transport et 210 Harvard d'entraînement. C'est un aéroplane type à moteur unique pour l'entraînement supérieur.

L'hon. M. HANSON: Pour l'entraînement intermédiaire.

L'hon. M. HOWE: Supérieur.

L'hon. M. HANSON: On l'appelle un avion d'entraînement intermédiaire.

L'hon. M. HOWE: Peut-être, mais il est censé être l'avion d'entraînement le plus complet à moteur unique. Nous l'appelons avion d'entraînement supérieur, mais peu importe. Voici une autre compagnie, qui a fonctionné très efficacement depuis qu'elle fabrique pour nous. Sa première commande, portant sur l'avion Harvard remonte à décembre 1940, mais la commande qu'elle exécute actuellement date de mai 1940. C'est le premier contrat portant sur les avions d'entraînement supérieur, et l'on compte que la livraison commencera en novembre. Le premier Harvard a été livré dans les dernières semaines.

L'hon. M. HANSON: Cette commande n'a été accordé qu'après le mois de juin.

L'hon. M. HOWE: Non, avant juin. Nous avons toujours désiré obtenir la production d'un certain nombre de Harvard au Canada. Nous en avons acheté quelques-uns aux Etats-Unis et d'autres au Canada pour le compte de l'Angleterre.

L'hon. M. HANSON: Sauf erreur, cette compagnie recherchait un contrat de deux ans.

[L'hon. M. Howe.]

L'hon. M. HOWE: Sa première commande importante portait sur le Harvard. Vu son fonctionnement efficace, elle fabriquera seule l'avion Harvard. Elle produira bientôt, et nous comptons qu'elle donnera de bons résultats.

Cela dispose de la fabrication. Je serai bien aise de répondre aux questions une autre fois, mais je désire discuter maintenant le programme Anson dont on a dit tant de mal. Voici ce qui en est. Comme le savent les honorables députés, nous n'avons jamais songé, lorsque le plan d'entraînement aérien fut préparé, que le Canada fournirait des appareils d'entraînement supérieur. Les dépenses du plan devaient être supportées en grande partie par le Canada, avec une certaine aide de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande. Le Royaume-Uni devait fournir tous les aéronefs nécessaires à l'entraînement, à l'exception des avions d'entraînement élémentaire Fleet, Finch et De Havilland Moth. Par conséquent, au début, on n'avait pas pensé à fabriquer au Canada les avions destinés à l'entraînement intermédiaire ou supérieur. L'Angleterre spécifia que les paiements se feraient en nature et que ces aéronefs seraient expédiés au Canada, à l'exception de l'avion d'entraînement Harvard. Elle n'avait aucun avion de ce genre, de sorte qu'elle a acheté quelque 600 aéroplanes aux Etats-Unis pour être expédiés au Canada afin de remplir ses obligations, prenant des mesures pour la production au Canada de 210 avions du même modèle. Cependant, le Canada ne s'est engagé à produire que les avions d'entraînement élémentaire Fleet, Finch et De Havilland Moth. Des commandes furent dûment données pour ces avions, et les livraisons sont à date. Ces deux compagnies étaient parfaitement en état de fabriquer ces avions, et il n'y a pas eu de retard dans leur livraison.

Après la chute de la France, la situation a complètement changé. On nous a informés subitement que durant deux mois au moins l'Angleterre ne pourrait expédier des avions d'entraînement au Canada, et que, après cela, elle verrait si elle pouvait nous en envoyer ou non. Cela a obligé le ministère des Munitions d'acheter sans retard des aéroplanes en assez grand nombre pour l'exécution du plan d'entraînement aérien. Il fallait d'abord penser aux moteurs. Je me rendis immédiatement aux Etats-Unis, le lendemain de la réception du câblogramme, et je pus acheter la production complète d'une usine de moteurs des Etats-Unis pour le compte du Canada. On entreprit d'augmenter le rendement de nos usines afin de produire assez de moteurs pour répondre à nos besoins. Il fallait reprendre le temps perdu dans l'exécution de notre plan d'entraînement et parer à un échec com-