

notre industrie aéronautique. Il est encourageant de savoir qu'on a mené à bonne fin certaines tranches du programme entrepris pour renforcer notre défense juste avant, pendant et après le conflit coréen. Il a dit qu'on avait complété le programme pour ce qui est des avions Harvard et T-33 et que, en ce qui concerne l'avion CF-100, chasseur à réaction tout temps propre au Canada, tout allait très bien.

Tout d'abord, j'admettrai que, même si notre industrie de l'aéronautique a subi un déclin extraordinaire à la fin de la seconde Grande Guerre, elle s'est remise à fonctionner de façon raisonnable. Lorsque la production était à son point le plus élevé, durant le second conflit mondial, notre industrie de l'aéronautique, qui travaillait surtout à la production d'avions militaires, employait quelque 120,000 Canadiens. Je me rappelle qu'une personne de mes amis (il s'agissait d'une vieille dame qui avait alors 65 ans) m'avait envoyé une photographie où elle apparaissait en salopettes de travail. A cette époque critique, on lui avait demandé de travailler à la construction des avions et elle travaillait à la chaîne de montage des Mosquitos. Voici ce qu'elle avait écrit au bas de la photo: "Je les construis et vous les faites voler."

Voilà l'esprit dont les Canadiens faisaient preuve au cours de la seconde Grande Guerre, esprit qui a permis d'obtenir une production aussi exceptionnelle dans relativement peu de temps, après des années de retard de la part du Gouvernement à établir une industrie de défense suffisante au Canada. Cet exemple nous donne une idée de l'esprit qui a permis de porter la production à un niveau aussi remarquable en un temps relativement court. Mais, en 1946, l'industrie de l'aéronautique n'existait à peu près plus. On y employait à peine 6,000 personnes. Quelle baisse du haut niveau d'embauchage précédent!

Le ministre nous a dit que cette industrie avait repris une place importante dans l'économie canadienne, occupant le neuvième rang du point de vue de la valeur des usines et la troisième, du point de vue de l'embauchage de main-d'œuvre canadienne. Au cours des dix années qui se sont écoulées depuis 1946, nous avons repris une bonne partie du terrain perdu par suite d'une démobilisation plutôt brusquée, imprudente, de l'industrie au cours des années qui ont suivi immédiatement la guerre.

Point n'est besoin d'analyser en détail cet après-midi les erreurs commises dans cette reconstitution hâtive. Depuis que je siège à la Chambre, ces fautes et erreurs de jugement ont été soulignées en maintes occasions.

Par exemple, il a été question du programme relatif au CF-100. Constatant que nous n'avions pas assuré dans le monde la survivance de la démocratie et qu'il serait nécessaire de recourir à certaines mesures permanentes de défense, nous nous sommes plutôt empressés de fabriquer un avion apte à remplir une tâche de défense essentielle et nous avons entrepris graduellement la fabrication du CF-100, ou du XF-100 comme on l'avait d'abord appelé.

Après beaucoup d'échecs et d'erreurs de jugement,—il fallait s'y attendre, je crois, dans la mise au point d'un avion de ce type à partir de rien,—le CF-100 est actuellement en service au Canada où il remplit une tâche défensive essentielle d'avion de chasse, et nous apprenons qu'il continuera à remplir ce rôle de façon satisfaisante pour au moins une ou deux autres années encore. En réalité, il devra encore servir un an ou deux, parce que, d'après les renseignements que nous avons pu nous procurer, le modèle qui lui succédera, c'est-à-dire le CF-105, ne quittera pas la chaîne d'assemblage avant deux ans.

Si je fais ainsi brièvement l'historique du CF-100, c'est parce que j'ai parfois l'impression qu'en ce qui concerne le programme actuellement en cours, nous risquons de faire les mêmes erreurs qui ont accompagné nos premiers efforts tendant à la production d'un avion militaire entièrement canadien. On s'attendait d'abord que le CF-100 serait requis par la RAF et certains autres pays alliés qui ne disposaient pas alors d'avions d'interception modernes tout-temps, à réaction, ou qui n'en avaient même pas en voie de production. Or, on a pu constater qu'aucun autre pays n'a jamais demandé de CF-100 et que cet avion de chasse tout-temps canadien n'était requis que par notre CARC. Aujourd'hui nous constatons en ce qui concerne la production militaire, ou plutôt la production d'avions (il est d'ailleurs possible de remplacer un terme par l'autre en raison des conditions dans lesquelles a lieu la production aéronautique dont l'expansion est étroitement liée aux exigences de la défense et de notre activité militaire),—donc, nous constatons dans ce domaine le remplacement progressif du CF-100 par le CF-105, avion d'interception en forme de delta, et le CL-28, avion de reconnaissance côtière ou anti-sous-marine, qui s'inspire du *Bristol Britannia*.

M. le président suppléant: A l'ordre. Vu qu'il est cinq heures, la Chambre doit passer à l'examen des bills d'intérêt privé et d'intérêt public.

(Rapport est fait de l'état de la question.)