

Production de défense, j'aimerais m'arrêter, d'une façon générale, au programme qu'applique le ministère. On pourra ainsi juger de l'ampleur de ses travaux. Du point de vue de la production de défense, le Canada a à son actif, depuis cinq ans, de grandes réalisations. L'évolution qui s'est produite a renforcé et élargi notre potentiel à cet égard. Dans un certain nombre de domaines on a mis en valeur, dans notre pays, de nouvelles sources d'approvisionnement. Il est intéressant de constater que si, en 1951, 25 p. 100 de nos commandes,—en dollars,—étaient passées aux États-Unis, ce chiffre était tombé l'an dernier à 2 p. 100.

Un élément important, en ce qui concerne la production de défense c'est l'état de l'ensemble de l'économie. A cet égard le Canada a été fort heureux. Notre expansion industrielle et notre croissance économique des quelques dernières années constituent un appoint innapreciable du point de vue de notre puissance défensive. Maintenant qu'on a franchi le premier stade de nos préparatifs et que le ré-équipement de nos forces et le maintien de notre infrastructure industrielle du point de vue de la défense sont devenus les grands éléments du programme, la vigueur sous-jacente de l'économie canadienne prend une importance vitale. C'est à la lumière de ces considérations qu'il importe d'envisager le programme actuel.

Dans l'exécution de sa tâche de subvenir aux besoins militaires des services armées du Canada, le ministère de la Production de défense a poursuivi un programme flexible de production qu'il a adapté à l'évolution des besoins au cours des cinq dernières années. Quoique les prévisions budgétaires de la présente année aux fins d'achat de matériel et de services que ce ministère fournira fassent voir peu de changement, il y a un certain nombre de modifications dont j'aimerais dire quelques mots aujourd'hui, eu égard à leurs répercussions sur le programme de l'industrie canadienne.

Il y a cinq ans, je déclarais qu'il y avait certains domaines de la production aéronautique où, croyait-on, le pays pourrait aider, non seulement en vue de notre propre défense mais aussi de celle de nos alliés. Dans certains cas, cela signifiait l'utilisation des modèles et des connaissances techniques d'autres pays et leur adaptation à nos propres besoins chaque fois que c'était nécessaire. En 1951, les livraisons des avions d'interception tout-temps CF-100 et des moteurs Orenda étaient sur le point de débiter, on produisait des Sabres F-86 en quantité, munis de moteurs J-47 achetés des États-Unis, le programme de fabrication d'avions d'instruction Harvard se poursuivait et l'on projetait

[Le très hon. M. Howe.]

la fabrication des avions d'instruction à réaction T-33.

Depuis, nous avons dépensé près de 2 milliards pour la réalisation de notre programme de production d'avions. Plus des trois quarts de cette somme ont été dépensés au Canada et les tâches indiquées en 1951 ont, dans une large mesure, été menées à bonne fin. On a produit un grand nombre de chasseurs CF-100, dont la majorité sont du modèle amélioré Mark IV, et on continue à apporter à ces appareils de nouvelles améliorations. Le Canada a été très heureux en joignant le moteur Orenda à la structure du F-86. Nous avons complété notre programme pour ce qui est du Harvard et le constructeur canadien constitue maintenant la seule source d'approvisionnement en pièces de rechange pour cet avion d'entraînement si largement utilisé. Nous avons également complété notre programme relativement au T-33 et la production courante se limite aux seules unités de remplacement.

Au cours de la même période, le Canada est devenu, pour la première fois, producteur de moteurs d'avion. Sa réussite la plus remarquable a été, cela va sans dire, le moteur Orenda, dont on a commencé à livrer des modèles perfectionnés. La société Rolls-Royce a terminé la construction, dans ses usines du Canada, de moteurs Nene pour les avions d'entraînement T-33. Ces moteurs ont fourni d'excellentes performances. En outre, une usine de moteurs à pistons a été établie près de Montréal par la *Canadian Pratt and Whitney Limited*, qui a fourni des moteurs Wasp aux gouvernements du Canada et des États-Unis, ainsi que pour les livraisons à nos alliés de l'OTAN en vertu de notre programme d'aide mutuelle.

La production sans précédent des cinq dernières années justifie l'espérance que nous avons de voir une industrie canadienne de l'aéronautique en mesure de soutenir, dans certains domaines, la concurrence avec des producteurs de pays étrangers. La meilleure preuve en est le rendement démontré du produit lui-même. Le CARC possède dans le Sabre F-86 muni d'un moteur Orenda un avion d'interception diurne, qui est l'égal de tout autre appareil au service régulier des escadrilles. Le CF-100 continue à être l'un des avions-clefs du système de défense du continent nord-américain et on le trouvera bientôt en Europe, où il fera partie de la division aérienne du Canada outre-mer. Le succès qu'a remporté cet appareil démontre que le Canada est capable, non seulement de fabriquer, mais aussi de concevoir un avion d'efficacité supérieure. La même chose est vraie du moteur à réaction Orenda, dont dépend tellement l'excellent