

Je ne vois pas qu'elle ait pu être ainsi retardée dans sa production. Evidemment, quand il s'agit d'avions de modèles anglais, lorsqu'il faut faire venir les plans d'Angleterre, on peut comprendre qu'il y ait des retards et des difficultés.

L'hon. M. HANSON: Pourrait-on expliquer ainsi le retard dans la production des appareils Avro-Anson?

L'hon. M. HOWE: Oui, en grande partie. Je traiterai ce cas en particulier; la publicité dont il a été l'objet lui mérite bien une mention spéciale.

La National Steel Car a reçu des commandes pour une somme de \$19,868,000. Les livraisons effectuées jusqu'à date se chiffrent par \$3,965,000 et les livraisons restant à effectuer par \$15,902,000.

M. JACKMAN: Ce chiffre comprend les commandes pour le compte du Royaume-Uni?

L'hon. M. HOWE: Oui; mais la majeure partie est pour le compte du Canada. Il y a une commande pour 150 Lysanders pour le compte du Royaume-Uni.

M. JACKMAN: Si je ne m'abuse, cette commande date d'avant la guerre?

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. JACKMAN: Le ministre voudrait-il nous dire exactement ce qu'il entend par "avions" livrés. Entend-il par là le fuselage et les ailes? Dans certains cas les commandes comprennent aussi le moteur et le tablier des instruments, ainsi que d'autres accessoires essentiels. Pourrait-il être un peu plus précis dans l'emploi de ces termes?

L'hon. M. HOWE: J'entends par "aéronefs" livrés, les appareils livrés tels qu'on les a commandés. Si on les a commandés avec moteur, ils sont livrés avec moteur, et inversement si on les a commandés sans moteur. Règle générale, les avions fabriqués pour le compte du gouvernement britannique le sont sans moteur. Il serait évidemment stupide de faire expédier chez nous, et pour les installer ici, les moteurs britanniques que requièrent certains types d'aéronefs, pour expédier ensuite le tout en Angleterre. Si la livraison doit se faire au Canada, l'avion est livré avec moteur, et c'est le cas des appareils d'entraînement.

M. NICHOLSON: Le ministre a déclaré, page 1042 du *hansard*: "Le premier avion a fait des envolées, mais ne nous a pas encore été livré". Le ministre voudrait-il nous dire quelles pièces de l'aéronef sont de fabrication canadienne?

L'hon. M. HOWE: Avec la permission de l'honorable député, je fournirai des renseignements détaillés lorsque j'aborderai la question de l'Avro-Anson.

L'une des attaques auxquelles le ministère a souvent été en butte porte que la National Steel Car ne peut fonctionner à plein rendement faute de commandes. On se plaint amèrement que la moitié seulement des usines de la National Steel Car soient en activité.

L'hon. M. HANSON: Qui a porté cette accusation? Pas moi assurément.

L'hon. M. HOWE: Cela ne s'est pas dit en cette enceinte, mais des articles éditoriaux et autres, surtout dans le *Financial Post*, ont prétendu que la moitié seulement des usines de la National Steel Car sont utilisées. Je ne vois pas qu'on ait raison de se plaindre quand cette maison a des commandes pour 19 millions de dollars, dont plusieurs en souffrance et aucune très récente. Je reconnais que nous lui avons imposé des travaux disparates, tels qu'assemblage d'appareils fabriqués aux Etats-Unis et fabrication de pièces. Le rendement en avions achevés n'en a pas moins été fort décevant, et on n'a aucune raison de nous reprocher de n'avoir pas fait fonctionner toutes leurs machines. Les commandes atteignaient la somme de \$19,800,000 et les appareils achevés ne représentaient que \$3,900,000. On n'a donc guère raison de dire que ces usines manquent de travail.

M. JACKMAN: J'imagine que le ministre nous fera connaître les difficultés auxquelles ces usines sont en butte. Le bruit a couru qu'au début la National Steel Car devait se conformer à des règlements plus stricts qu'ailleurs, en ce qui concerne la main-d'œuvre. Le ministre se propose-t-il de disposer de ces plaintes immédiatement ou préfère-t-il attendre?

L'hon. M. HOWE: Je répondrai volontiers à autant de questions que possible, mais c'est la première fois que j'entends dire que les conditions de travail, dans cet établissement, ne sont pas les mêmes qu'ailleurs. Je suis sûr que ce n'est pas exact.

M. JACKMAN: Je ne dis pas maintenant, mais au début les heures de travail étaient bien moins nombreuses à l'usine de la National Steel Car qu'ailleurs, de sorte que les ouvriers spécialisés de cette société sont passés en grand nombre à d'autres établissements.

L'hon. M. HOWE: J'aimerais bien ne pas être interrompu, si c'est possible. Nous sommes en comité et l'on pourra répondre aux questions plus tard.