

cabinet à l'égard de questions d'ordre technique et militaire qui, d'après le gouvernement britannique, dépassent les capacités du ministre dont relèvent politiquement ces questions à la Chambre. Les sujets que je mentionne ici, ce soir, sont d'ordre technique et devraient être traités comme tels. Il est injuste et peu sage de s'attendre que le ministre puisse fournir une réponse à toutes ces questions.

Et maintenant nous en arrivons à la question de savoir si les membres des services armés devraient être autorisés à exposer leur avis, où et de quelle façon ils le devraient. Il serait possible, à mon avis, en vertu de notre régime souple, de permettre aux techniciens des services de la défense d'exposer leur avis à l'égard de ces questions: ce serait à la commission parlementaire. Voilà pourquoi j'ai soulevé la question de l'efficacité de notre protection aérienne.

Pour en parler en détail, voici le genre de questions qu'on me pose et auxquelles je n'ai pas de réponse à fournir. Mes commettants estiment qu'il devrait y avoir des réponses à ces questions. A propos de la société Avro, on m'a demandé: dans quelle mesure le retard dans la fabrication des CF-100 a-t-il nui à la formation du personnel du CARC et a-t-on fourni ces appareils à nos escadrilles de l'OTAN? On a beaucoup parlé de nos escadrilles de l'OTAN. Le CF-100 est un avion particulièrement utile à ce genre de service. Voici une autre question qu'on m'a posée: pourquoi un si grand nombre d'ingénieurs et de techniciens canadiens ont-ils quitté la société Avro, des gens comme M. Edward Aitkin, qui a dessiné le CF-100 et l'aérobuse à réaction; M. Paul Dilworth et M. Winnet Boyd, dessinateurs du moteur Orenda; M. Richard Fairthorne, qui était directeur des relations industrielles; M. John Berry, qui était directeur de la fabrication, et M. Elwood Butler, qui était trésorier? Tous ces gens ont quitté la société qui est, sinon notre première avionnerie, du moins notre deuxième en importance au Canada.

Pourquoi cette chose s'est-elle produite? Pourquoi ces hommes de premier plan sont-ils partis, ces techniciens qui ont contribué à concevoir et à faire fabriquer en peu de temps un excellent moteur, un très utile avion commercial à réaction et à rayon d'action moyen ainsi qu'un très bon avion d'interception à longue distance. Presque tout le personnel du début est parti. Mes amis et ceux qui s'entretiennent avec moi me demandent ce qui ne va pas à cette usine. J'ai entendu dire,—et tout le monde en parle,—qu'il y a beaucoup de ressentiment, que le personnel canadien est supplanté par des Américains et des Anglais, bien que ce soient des

Canadiens qui ont exécuté le travail de pionnier et ont amené les trois types d'avions à l'étape de la production à partir de l'établissement même des dessins. Il me semble que le comité de la défense a le droit d'exiger une réponse relativement au problème de la société Avro Canada. Je suis partisan d'Avro Canada. Nous avons produit trois articles de premier ordre: l'aérobuse à réaction, le CF-100 et le moteur Orenda. Et cependant quelle est la situation en ce qui a trait à la production de ces appareils? Pourquoi a-t-on interrompu la fabrication de l'aérobuse à réaction? Il doit y avoir une réponse à la question. Il ne s'agit pas de méfaits, il s'agit d'une question d'intérêt national. L'entreprise a probablement absorbé des centaines de millions de dollars versés par les contribuables. Quelles mesures allons-nous prendre à cet égard? Si nous devons établir un comité chargé de faire enquête sur les dépenses aux fins de la défense, cette question est certainement une des premières qu'il y aura lieu d'étudier.

Cette mesure s'impose d'autant plus que la société de Havilland, établie tout près, a conçu trois nouveaux types d'avions, tous canadiens, qui sont connus sous les noms de Chipmunk, Beaver et Otter. Quand j'ai visité l'avionnerie, on y assemblait le 421^e appareil Beaver et on le préparait en vue de le livrer à l'aviation militaire américaine. Cette entreprise est la seule société canadienne à produire des avions canadiens destinés à l'aviation des États-Unis. Elle a livré des appareils à quarante pays différents, et il ne faut pas oublier que je parle de la société de Havilland qui est établie au Canada, et non de la société mère. La société a livré ses avions à quarante pays et à onze armées aériennes.

Et pourtant, aucun de ces avions n'a été commandé pour le Corps d'aviation royal canadien. Quelle en est la raison? L'aviation américaine a rendu hommage à la société de Havilland puisqu'elle juge que cette société est la seule avionnerie de l'Amérique du Nord à n'avoir pas de retards dans ses livraisons qui sont effectuées ponctuellement.

Voici une société canadienne composée de personnel canadien; elle utilise des modèles et des moteurs canadiens, des matériaux et de la main-d'œuvre du pays et qui se trouve située juste à côté d'Avro ou du moins presque à côté. Nous avons, d'un côté de la ligne, une avionnerie très prospère tandis que de l'autre côté se trouve une fabrique d'avions constamment aux prises avec des difficultés. Pourquoi? Est-ce à cause de l'ingérence du Gouvernement?

Voilà des questions que devrait étudier le comité de la défense. Voyons maintenant *Canadair*, filiale de l'*Electric Boat Company*