

royal canadien des demandes de réparation et de remise en état qui s'établissent à environ 35 millions de dollars. Certains de ces programmes portent sur deux ans.

Je passe maintenant à la division de l'électronique. Il s'agit d'un domaine où la production canadienne fournira un apport appréciable, non seulement en vue de nos propres besoins, mais aussi des besoins des États-Unis et de nos alliés de l'OTAN. La Commission de recherches sur la défense, le Conseil national de recherches, des chercheurs de l'industrie et des universités ont effectué beaucoup de travaux. Nous espérons qu'une bonne partie de ces recherches de perfectionnements pourront servir dans le domaine de la production, afin de répondre aux besoins militaires de nos alliés. Il est difficile d'expliquer en quoi consistent les entreprises importantes dans le domaine de l'électronique, car elles sont fort complexes et variées, et elles se rattachent aux programmes de production d'avions, de construction navale et autres.

Notre programme dans le domaine de l'électronique, élaboré en vue des services armés, est déjà en œuvre et s'élèvera en définitive à plus de 400 millions de dollars. Comme le quart environ des commandes relatives au programme ont déjà été adjugées aux entrepreneurs au premier degré, les sous-traitants obtiendront bientôt des contrats à cet égard.

En troisième lieu, il y a la division des constructions navales. Comme on l'a annoncé, cette division a déjà accordé des contrats pour la construction d'un brise-glace, 14 dragueurs de mines, 14 navires d'escorte, 5 bateaux gardiens de barrage, ainsi qu'un certain nombre de bâtiments de servitude. On s'attend que ce programme coûte environ 200 millions de dollars. Ces dragueurs de mines et navires d'escorte sont d'un nouveau genre et dont il n'existe encore aucun prototype. Cela signifie qu'il faut accorder une certaine assistance financière et qu'il faut s'attendre à des difficultés et délais périodiques dans les chantiers maritimes. Bien que le coût des constructions navales au Canada soit un peu plus élevé qu'en Europe, le Gouvernement a pour ligne de conduite de maintenir des pivots et de l'outillage essentiel dans tous nos grands chantiers maritimes pour des raisons d'ordre stratégique. L'expansion de ce programme se reflète dans le nombre des travailleurs de l'industrie des constructions navales qui est passé de 8,440 en octobre 1950 à 12,147 en avril 1951.

De plus, j'ai transmis la semaine dernière un communiqué portant sur la transformation et la refonte de 34 navires. On mettra deux ans à exécuter ce programme et l'on transformera 18 dragueurs de mines et 16 frégates.

[Le très hon. M. Howe.]

La division des constructions navales s'occupe aussi de recherches en matière de machines propulsives et d'outillage auxiliaire.

Il y a encore la division des munitions et des canons. Les observations générales que j'ai formulées au sujet des problèmes qui se posent dans l'exécution de notre programme de production s'appliquent particulièrement au travail de cette division. Néanmoins, on se propose de produire au pays certaines pièces d'outillage et certains genres de munitions. Par exemple, on fabriquera au Canada des mortiers de 60 et 81 millimètres de modèles américains, qui remplaceront les anciens mortiers de 2 et 3 pouces. En outre, le lance-fusées antichars de 3 pouces et demi, qui remplace le PIAT comme arme courante, sera fabriqué au Canada. Dans le domaine de l'artillerie, les obusiers américains de 105 millimètres et de 155 millimètres seront désormais les armes réglementaires; ils remplacent le vieux canon à obus de 25 livres et l'obusier de 5 pouces et demi. Ils seront fabriqués à l'usine de Sorel, qui fabrique également le canon de bord de 3 pouces et de calibre 50 pour le compte des États-Unis et du Canada.

Les munitions nécessaires aux armes portatives et aux pièces d'artillerie que nous avons adoptées seront fabriquées au Canada. À l'heure actuelle, le gros du programme de fabrication d'armes portatives et de munitions est exécuté par la *Canadian Arsenals Limited*, tandis que les obusiers et les canons de bord sont fabriqués à Sorel.

Une autre division est celle des transports mécanisés. Le programme actuel dans ce domaine est peu considérable comparativement à celui qui nous a permis de satisfaire une partie des besoins de nos alliés durant la seconde Grande Guerre. Le 27 avril, j'ai transmis un communiqué dans lequel j'annonçais que nous nous préparions à fabriquer en partie et à monter 456 camions militaires de trois quarts de tonne et 780 camions militaires de deux tonnes et demie, dans les usines de la *Chrysler Corporation of Canada* et de la *General Motors of Canada Limited*, respectivement.

J'ai signalé à la même occasion qu'on ne peut songer pour le moment à s'outiller entièrement à neuf et à organiser une production massive aux seules fins de satisfaire les besoins limités des trois armes du pays.

On a fait des études attentives afin de déterminer s'il nous serait possible d'obtenir pour nos usines des contrats des États-Unis. Ce pays peut cependant produire lui-même plus de véhicules de ce genre qu'il n'en a besoin. Nous avons toutefois décidé qu'il fallait entreprendre cette production, dans une certaine mesure, afin d'encourager la