

après qu'ils ont été dépréciés, c'est lui qui en profite puisqu'ils ne sauraient subir qu'une seule dépréciation. Si on ne peut parvenir à convaincre l'industrie d'engager son propre argent à des conditions satisfaisantes pour l'État, c'est nous qui fournissons les secours pécuniaires sous forme de subventions directes au titre des immobilisations. Dans ce dernier cas, pourtant, nous conservons la propriété des biens. Il arrive qu'une solution paraisse préférable en certaines circonstances, une autre solution en d'autres moments et, très rarement, qu'il y ait avantage à recourir à un mélange des deux.

Jusqu'ici nous avons conclu dans trois cas des accords prévoyant la dépréciation accélérée. Nous sommes en ce moment formellement saisis de cinq requêtes, neuf ou dix autres n'ayant pas encore dépassé le stade des négociations préliminaires. Puisqu'il se trouve que rien n'a été décidé dans un si grand nombre de cas, je ne saurais guère citer de chiffres. Toutefois, les trois accords fermes déjà intervenus intéressent des biens d'une valeur voisine d'un million et demi. Les requêtes dont nous sommes formellement saisis visent des biens d'une valeur de près de vingt millions. Du point de vue des subventions au titre d'immobilisations, la valeur totale des entreprises en voie de réalisation et plus ou moins rapprochées de leur parachèvement, atteindra 107 millions, dont, cependant, une partie seulement sera dépensée durant l'exercice financier en cours. Il y aurait lieu de parler d'une autre question relative aux crédits du ministère: le fonds renouvelable. Il s'agit là, bien entendu, d'un crédit statutaire, longuement discuté lors de l'examen de la loi du ministère de la Production de défense. Toutefois, vu l'importance de ce fonds, j'aimerais renseigner les honorables députés sur les engagements que nous avons pris et dont nous avons assuré le financement par l'intermédiaire du fonds renouvelable. Jusqu'ici nous avons puisé, au total, 74 millions de dollars à même le fonds en vue de l'achat et de la revente, au cours de l'année, de textiles, de laine, de matières d'importance stratégique, d'éléments entrant dans la construction navale ou la fabrication de munitions, le tout d'une valeur d'environ 250 millions.

M. Green: Cela n'a rien à voir avec l'argent avancé sous forme de subventions d'immobilisation?

Le très hon. M. Howe: Non. Il s'agit simplement de paiements qui seront recouverts plus tard lorsque le produit ouvré sera vendu. Je passe maintenant aux divers programmes en particulier. Il convient peut-être de com-

mencer par le programme d'aviation, le plus important. C'est dans ce domaine que le Canada s'est montré capable de concurrencer les autres pays; c'est dans la production d'avions que nous participons le plus utilement non seulement à notre propre défense mais aussi à celle de nos alliés. La division de l'aviation a déjà placé des commandes dont la valeur totale dépasse 400 millions de dollars; un certain nombre de programmes sont déjà mis en œuvre.

Après avoir consacré des années à des travaux de recherches et de perfectionnement à l'égard de l'avion de chasse à réaction CF-100 et son moteur Orenda, l'avionnerie Avro de Toronto en commencera la production cet automne. Les livraisons de cet avion dépendront de la rapidité avec laquelle la nouvelle usine de moteurs en construction à Malton pourra fabriquer les moteurs Orenda en quantité. On produit maintenant le Sabre F-86 en quantité à Montréal et le rendement n'est limité que par le nombre de moteurs et d'accessoires complémentaires qu'on importe des États-Unis. L'avion d'école Harvard est construit à Fort-William et on a l'intention de fabriquer au Canada également son moteur, son hélice et d'autres pièces constitutives. Il convient de noter que c'est la première fois que l'on construit au Canada un avion complet et toutes ses pièces constitutives. Nous prévoyons que le Canada sera en mesure d'approvisionner les États-Unis et les pays du Commonwealth en avions de ce modèle et en pièces de rechange. Comme vous le savez, les autorités américaines ont choisi le Beaver canadien de préférence au produit de huit avionneries concurrentes des États-Unis, et le corps d'aviation de ce pays a donné une commande de 109 avions. On s'attend de recevoir une autre grosse commande.

J'ai appris tout récemment que le Canada participera à la production du bimoteur d'école des États-Unis, le Beechcraft T-36A. Les négociations ne sont pas encore terminées mais on a déjà commencé à préparer les plans en vue de fabriquer au Canada l'avion à réaction Lockheed T-33, à double commande, qui servira à l'instruction. La division s'occupe aussi de passer des commandes et voit à la production de pièces composantes nécessaires à l'industrie de l'avionnerie. L'adjudication des commandes en vue de l'entretien et de la réparation des avions constitue une autre partie importante de son travail. Depuis quelques années, le programme du Gouvernement consiste à répartir ces travaux entre les différentes régions du pays, afin d'assurer que le matériel suffisant d'entretien et de réparation existe à des endroits d'importance stratégique partout au Canada. En ce moment, nous avons de la part du Corps d'aviation