

Vickers. La compagnie semble maîtresse de la situation, et sauf intervention de causes aux-quelles elle ne peut rien, elle achèvera ses commandes le 31 janvier 1942.

Boeing Aircraft. La construction de l'usine se terminera en mars 1941. Elle achèvera 14 avions amphibies vers le 31 mars 1942.

National Steel Car. La commande de Lysanders placée par le Canada devrait être terminée le 31 mars 1942.

Fleet. La fabrication d'avions d'entraînement par cette compagnie suit harmonieusement son cours et elle devrait achever 404 Fleet 16B vers le 31 mars 1941, 200 Fleet 60 vers le 30 septembre 1941.

DeHavilland. Ici aussi la fabrication des avions d'entraînement suit harmonieusement son cours. Cette commande devrait être remplie: 554 Tiger Moths vers le 30 septembre 1941, et 135 Menasco Moths vers le 30 juin 1941.

Maintenant, certaines précisions sur les commandes placées au nom du gouvernement anglais:

Canadian Car. On a surmonté les difficultés relatives à la fabrication. S'il y a retard, le gouvernement anglais en sera probablement cause: modification des dessins, retard dans la livraison du matériel ou des dessins nécessaires. On compte que la fabrication de 600 Hurricanes sera achevée vers le 31 juillet 1941.

Canadian Associated Aircraft. Les retards ont été nombreux à cause du changement dans les dessins, de la non-réception d'articles essentiels de Grande-Bretagne et du manque d'unité administrative. S'il ne survient pas d'autres retards, on devrait achever 160 Hampdens vers le 31 mars 1942.

Je puis dire que c'est la première compagnie au Canada qui ait entrepris de remplir des commandes de guerre considérables. La société a été formée par les industriels eux-mêmes et elle est dirigée directement de Grande-Bretagne. Le directeur général a été amené au Canada de Grande-Bretagne. Jusqu'ici le gouvernement canadien n'a eu rien à voir aux opérations de cette maison. Il est fort intéressant de noter qu'à une couple d'exceptions près les établissements qui constituent l'Associated Aircraft sont ceux auxquels il faudrait accorder les commandes, d'après l'honorable représentant, s'il y avait lieu de les confier à l'industrie particulière.

L'hon. M. RALSTON: La compagnie a été formée il y a deux ans.

L'hon. M. HOWE: Je vais expliquer l'origine de cette société.

National Steel Car. Les difficultés que la fabrication présentait ont été surmontées. La commande de 116 Lysanders devrait être remplie pour le 31 décembre 1940.

La capacité de production d'aéronefs doit être considérée sous plusieurs aspects.

a) Actuellement, les salaires moyens sont inférieurs à ceux qui sont payés aux Etats-Unis d'Amérique.

b) Le rendement est bien inférieur à celui que l'on constate aux Etats-Unis pour ce qui est des gros appareils tels que les bombardiers

[L'hon. M. Howe.]

et avoisine celui des établissements américains pour les avions plus petits tels que les avions d'entraînement élémentaire. Cela vient de ce que l'industrie est nouvelle et porte sur une faible production.

c) Après que le plan d'entraînement aérien et le corps royal canadien d'aviation seront approvisionnés, disons vers le milieu de 1941, la demande annuelle au Canada tombera à peu près aux chiffres suivants: avions d'entraînement élémentaire, 150; bimoteurs, 150; avions d'entraînement à moteur unique, 150; avions de combat (tous types), 300 ou moins.

Le rendement de l'avionnerie canadienne, telle qu'elle est présentement constituée, dépasse largement les besoins et le marché ne paraît pas devoir suffire aux nombreux établissements existants.

d) Les avionneries canadiennes retardent naturellement sur les compagnies américaines dans le domaine de la technique ainsi que dans l'aménagement et la gestion d'usines. La situation est analogue à celle des débuts de l'industrie canadienne des automobiles et autres industries du Canada dont le marché domestique a bien moins d'ampleur que celui des Etats-Unis.

Les innovations, tant dans le domaine de la technique que dans celui de la production, viennent des Etats-Unis.

e) Le bombardier Bolingbroke exige 60,000 heures de travail. On espère abaisser le nombre d'heures de travail à moins de 40,000 pour le Fairchild. Aux Etats-Unis on a établi à 20,000 heures le temps de construction d'un bombardier de moitié plus grand et l'on espère abaisser ce nombre d'heures à 16,000.

f) Voici donc ce qui en est: le Canada a déjà un excédent de capacité de production d'aéronefs, mais il faut une certaine coordination pour en établir l'utilisation économique.

Le président,

H. R. MacMillan.

Voilà tout ce que contient le rapport au sujet des aéronefs. L'honorable député a déclaré aux journaux qu'il croyait savoir que le rapport MacMillan faisait telle et telle recommandation. Le *Financial Post* achète de l'espace dans d'autres journaux pour dire que le rapport MacMillan fait telle et telle recommandation et il se publie au Canada de nombreux éditoriaux à cet effet. Les honorables représentants ont pris connaissance du rapport MacMillan. Je vais m'arrêter plus longuement sur cet aspect.

J'ai promis aux honorables députés un exposé complet et je vais faire une revue des diverses compagnies pour indiquer où l'on en est.

La Boeing Aircraft of Canada a eu, depuis que le programme de guerre a été mis en marche...

M. MacNICOL: Le ministre voudrait-il indiquer dans chaque cas l'emplacement de l'usine?

L'hon. M. HOWE: Oui. La Boeing Aircraft of Canada, Limited, a son siège à Vancouver, C.-B. Depuis le début des hostilités elle a reçu des commandes au montant de \$9,276,000. La valeur de ses livraisons est