

commissions avaient été ou seraient peut-être perçues. Je ne m'étendrai pas sur cette déclaration, puisque le ministre l'a niée. Peut-être a-t-il des commentaires à formuler à son sujet. Mais les allégations sont plutôt graves. Cette déclaration, émanant d'un écrivain responsable et parue dans le *Winnipeg Free Press*, ne motiverait-elle pas l'insertion dans le bill à l'étude d'une mention expresse des menées d'intermédiaires comme ceux qui perçoivent actuellement, soutient-on, de fortes sommes du ministère, sans contribuer d'aucune façon à la production?

L'hon. M. POWER: L'honorable député ne pourrait-il pas déterrer d'autres ordures quel que part?

L'hon. M. MACKENZIE: Je suis fort aise que l'honorable député ait signalé cet article. Je voudrais en citer un passage ou deux qui démontreraient sa similitude exacte avec d'autres mensonges auxquels le ministère est en butte depuis quelque temps.

L'auteur dit:

Vers la fin de 1936, le ministre de la Défense nationale décida que les avions achetés par l'Aviation royale canadienne seraient munis exclusivement de moteurs du type Bristol.

Et il ajoute:

La décision du ministre de la Défense de munir d'un moteur Bristol tous les avions achetés pour l'Aviation royale canadienne devait reposer sur d'excellents motifs qu'il n'a pas encore révélés.

En réalité, le ministre n'a pris aucune décision du genre. L'Aviation royale canadienne emploie dix-neuf types différents de moteurs, dont quatre seulement sont fabriqués par la Bristol Engine Company. Il était impossible au ministre de prendre une telle décision, puisque le type de moteur est fonction du type d'avion utilisé. Advenant que le ministre ou un fonctionnaire quelconque du ministère commande un certain type de moteur destiné à un avion construit pour un autre type, il est tout probable que l'avion ne pourrait décoller. Lorsque l'aviation adopte un certain type d'avion, on doit forcément le munir du moteur prévu dans les plans de construction de l'avion.

L'auteur ajoute encore:

On emploie le moteur Bristol presque exclusivement sur des avions qui servent rarement sous des climats semblables au climat dominant au Canada. Les experts américains ont formulé le doute qu'on ait suffisamment éprouvé ce moteur pour le service sous nos climats plus froids.

De fait, des avions munis de moteurs Bristol ont subi des épreuves complètes au pays durant la saison d'hiver au cours des trois dernières années et les résultats ont été parfaitement satisfaisants.

[M. MacNeil.]

Cet auteur, dont parle l'honorable député, dit aussi:

La compagnie Bristol envoya un représentant au Canada en 1936 en vue d'y établir des agences, mais elle fut brusquement avisée par ce particulier d'un contrat conclu à la suite d'une entrevue au ministère de la Défense, ce dernier ayant consenti à ce que l'agence du Bristol soit confiée à M. Frank Ross, de Montréal, et à ses associés.

Le fait est que la compagnie Bristol a choisi cet agent au Canada plus de dix ans passés, et qu'en vue de maintenir cet organisme une compagnie a été constituée le 5 juillet 1928. Depuis cette date jusqu'à présent, les propriétaires de cette compagnie se sont occupés de toutes les entreprises du Bristol au Canada. La compagnie canadienne aurait 33 actionnaires, et aucun détenteur ne possède plus de 10 p. 100 des actions de la compagnie.

L'auteur ajoute:

Deux autres moteurs d'avions comparables au Bristol et actuellement fabriqués au Canada sont employés depuis nombre d'années dans l'aéronautique canadienne, militaire comme civile. Un de ces moteurs était installé dans le *Flying Fortress*, avion de haute altitude construit par Boeings et livré à l'aéronautique des Etats-Unis il y a deux semaines seulement. . . . Le moteur Bristol coûte environ \$12,000. Les moteurs correspondants fabriqués au Canada avec une main-d'œuvre canadienne coûtent \$4,000 de moins que le Bristol. L'achat de l'un ou l'autre de ces moteurs d'avions comparables au Bristol aurait épargné à la population canadienne \$630,000 sur une commande de 150 unités.

Monsieur le président, à l'exception des expériences tentées depuis un an et demi sur un moteur léger par la Canada Car Company, aucun moteur d'avion n'est fabriqué dans le dominion du Canada. Voilà de ces mensonges que colportent chez nous les commentaires publics.

Le *Flying Fortress* construit aux Etats-Unis est actionné par un moteur Cyclone, modèle fabriqué aux Etats-Unis, mais non au Canada. Nous n'avons acheté ou nous n'achèterons que le nombre de moteurs Bristol requis pour actionner, de même que pour leur fournir des moteurs de rechange, les avions destinés à être munis du moteur Bristol. Certains moteurs ont été achetés avant la livraison des avions dans lesquels ils doivent être installés, à la recommandation des fonctionnaires techniques du ministère, afin d'établir une réserve, sans courir le risque de voir les contrats annulés par suite de conditions d'urgence dans le pays où ces moteurs sont fabriqués. Le ministère n'a dans sa réserve que 25 p. 100 de moteurs de rechange, tandis que pendant la guerre on constata qu'il en fallait de 200 à 300 p. 100.