

M. JACKMAN: Je suppose que si vous étiez une compagnie privée vous auriez quelque chose à dire au sujet des droits sur les avions entrant au Canada.

M. SYMINGTON: Je ne veux pas faire de politique, mais si j'étais un agent libre, j'aurais bien des choses à dire au sujet des droits sur des articles qui entrent au Canada.

M. GIBSON: Vous devriez mettre ceci dans votre colonne des impôts.

M. NICHOLSON: A la première page de votre rapport, vous parlez des changements de routes entre Toronto et Winnipeg. Pouvez-vous nous dire combien de fois par mois vous devez faire ces changements?

M. SYMINGTON: Notre mauvaise saison, dans la région du nord d'Ontario, est le milieu de l'automne et le début du printemps. Un vent chaud semble souffler de l'ouest des Etats-Unis à travers cette région froide et humide du Lac Supérieur, de même que la région plus au nord, ce qui occasionne cette brume terrestre qui rend la manœuvre très difficile. Le résultat est que, pendant ces périodes, nous volons aussi souvent que dix ou douze fois par mois entre Minneapolis et Windsor pour maintenir notre horaire. Et maintenant, quant aux horaires complets, au milieu de l'hiver nous faisons mieux que n'importe quelle ligne américaine, et en été, nous faisons beaucoup mieux; mais moins bien pendant ces deux autres périodes. Au cours de l'année et en même temps, notre rendement a été meilleur que n'importe lequel des leurs. Nous avons la même assistance que ces lignes peuvent avoir. Elles passent chez nous souvent, à travers la péninsule de Niagara et ainsi de suite; et il en est de même à Moncton. Elles ont le même droit en vertu de l'accord des deux libertés.

M. NICHOLSON: Vous en coûte-t-il sensiblement plus?

M. SYMINGTON: Un peu, mais pas beaucoup. Nous y gagnons certainement, car l'annulation définitive d'un voyage ou le fait de retenir les passagers à Kaspuskasing ou à un autre endroit est une affaire dispendieuse.

M. NICHOLSON: Et la durée du voyage?

M. SYMINGTON: La durée a très peu d'importance; c'est un petit peu plus long peut-être; il ne s'agit que d'une distance de cinquante ou soixante milles à cent milles.

M. JACKMAN: A propos de ces coûts que vous avez mentionnés concernant les avions au Canada et aux Etats-Unis; sont-ils proportionnés au coût de la fabrication des avions au Canada; le coût est-il à peu près le même?

M. SYMINGTON: Nous vous dirons peut-être cela dans six mois.

M. JACKMAN: Qu'est-ce que Canadair que je vois dans votre rapport; qui en est le propriétaire?

M. SYMINGTON: Je crois savoir que Canadair est la propriété du Gouvernement fédéral.

M. JACKMAN: Alors nous nous sommes engagés dans la fabrication des aéroplanes?

M. SYMINGTON: Nous sommes maintenant engagés dans le très important, le merveilleux travail de fabrication des aéroplanes, je l'espère; en tout cas, nous en voyons de dure en ce moment dans l'espoir d'être en mesure de fabriquer des aéroplanes au Canada à l'avenir, tant pour fins militaires que civiles.

M. JACKMAN: Comme le ministre est ici, je puis peut-être lui demander comment nous en sommes venus à acquérir Canadair?

L'hon. M. HOWE: Nous l'avons toujours possédée, nous l'avons construite.

M. JACKMAN: Le rapport indique que vous l'avez acquise de la Vickers qui l'exploitait au cours de la guerre.

L'hon. M. HOWE: Elle l'exploitait pendant la guerre. Nous possédions l'usine.

M. JACKMAN: La Corporation des biens de la Couronne?