

# L'aviation au Canada

Difficultés avec la "Federal Aircraft" — L'incident MacMillan — "Le saboteur no 1 au Canada depuis la guerre est le "Financial Post" de Toronto"

## Le plaidoyer de M. Howe

Ottawa, 27 (D.N.C.) — Le ministre des Munitions et de l'Approvisionnement, M. C.-D. Howe, a exposé hier après-midi à la Chambre des communes le fonctionnement de son ministère, en insistant tout particulièrement sur l'industrie aéronautique, ses difficultés avec la Federal Aircraft, l'incident soulevé par la presse au sujet du départ d'Ottawa de M. MacMillan. Dans l'ensemble le plaidoyer de M. Howe a été plutôt solide. Sur le moment l'opposition n'a pas su quoi rétorquer à la défense du ministre.

Voici un résumé du discours de M. Howe.

### M. Howe

M. Howe a déclaré que son ministère est plein de vie. On le tient en cet état par l'injection de sang nouveau. Encore récemment on a fait entrer, dans le ministère, des hommes tels que Harry Carmichael, général de la *General Motors of Canada*, et Joseph Piggott, important entrepreneur en construction. Ces deux hommes consacrent leur temps entier au ministère, sans recevoir de salaire.

Le ministre des Munitions fait alors la déclaration qu'il avait promise sur la production des avions. Il note non sans humour que ce semble être un sport populaire de critiquer le ministère des Munitions.

Des obligations considérables, telles que l'achat au Canada des munitions et des fournitures nécessaires pour les troupes canadiennes et le gouvernement anglais, ont fait prendre au ministère une expansion considérable.

On a décrit le ministère comme un corps amorphe. Pour expliquer l'organisation du ministère, le ministre en dépose un plan.

La production canadienne compte dix divisions importantes, et sept d'entre elles ont dépassé leur programme. La division de l'outillage général a subi certaines difficultés au début de la guerre, mais elle est maintenant bien en avant de son programme.

La construction a été l'objet d'une rude épreuve, au cours de la dernière année, mais elle a fait face à toutes les exigences. On a grandement dépassé les prévisions dans la construction des bateaux.

L'industrie de l'automobile est l'une des industries les mieux organisées et elle a si bien fait, dans l'exécution des commandes de guerre, que la Grande-Bretagne n'a pas jugé nécessaire de se rendre sur le marché américain pour obtenir des véhicules-moteurs.

Les manufactures de produits chimiques et d'explosifs ont répondu à ce que l'on attendait d'elles. Quelques-unes sont bien en avant de leur programme et aucune d'elles n'est gravement en arrière.

Les fabriques d'enveloppes d'obus sont au pas et leur production est environ 350,000 enveloppes par mois, soit 1,000,000 par trimestre.

On a obtenu de grands résultats dans la fabrication des munitions pour armes portatives, dit M. Howe. Les usines canadiennes en fabriquent 60%, marquées de l'"étiquette rouge", c'est-à-dire utilisables par les avions, contre 40% pour les usines américaines au même stade de la production.

La production des avions n'est pas à date et celle des chars d'assaut était deux mois en arrière au début, mais elle peut regagner le terrain perdu au rythme actuel de la production.

M. Howe dit que l'industrie de l'avion, nouvelle au Canada, n'a à rougir de rien, parce que les prédictions ont été jugées trop optimistes.

"Nous allons produire des chars d'assaut sous peu, continue le ministre des Munitions. Quand? Personne ne le sait exactement. Mais nous sommes bien en avant du programme tracé, dans la production des parties. Nous ne nous attendons pas à finir un char d'assaut avant mars." Ce véhicule est entièrement construit au Canada, à l'exception du moteur et de la transmission, obtenus des Etats-Unis. On se prépare à produire au Canada, d'après un plan anglo-américain, des chars d'assaut dits croiseurs.

### Les avions

Le ministre a produit un rapport de la production des avions. Ce rapport a été préparé par H.-R. MacMillan, de Vancouver, président de la Commission des besoins de guerre. M. Howe déclare qu'il peut l'inscrire au *Hansard* en entier, à l'exception d'une partie qui traite des canons. Le rapport fut préparé en janvier, pendant l'absence du ministre d'Ottawa. Il dit que la production des avions Anson peut ne pas commencer avant juillet 1941 et être seulement de 200 ou 300 en 1941. Mais, si la production est organisée avec soin et que l'on reprenne le temps perdu, la production pourrait être doublée et atteindre 800 ou 900 vers la fin de l'année 1942.

S'il ne survient pas de difficultés imprévues, les présents contrats de fabrication d'avions Bolingbroke devraient être terminés vers la fin de 1941.

La Noorduyn Manufacturing "a avancé plus que toute autre usine", dit le rapport. Elle devrait fabriquer 210 Harvards vers le 31 mars 1942, et 56 Norsemen vers septembre 1941.

On s'attend que les usines Vickers terminent leurs contrats vers le 31 janvier 1942. La Boeing Aircraft commencera à produire, dans une nouvelle usine, qui sera complétée le mois prochain, s'attend-on, et, vers mars 1942, elle aura fabriqué 14 hydravions.

La National Steel Car, en mars 1942, croit-on, aura rempli une commande de Lysanders. La Fleet Company doit livrer 404 avions le mois prochain et 200 autres vers septembre.

La De Havilland Corporation terminera une commande de 554 Tiger Moths en septembre prochain et 135 autres machines légères d'entraînement vers juin.

On croit qu'une commande de 600 Hurricanes pour le gouvernement anglais sera terminée par la Canadian Car, vers le 31 juillet 1941, après avoir subi un certain délai dû au changement effectué dans le modèle.

La Canadian Associated Aircraft a eu plusieurs retards causés par l'arrivée tardive des plans et par "le partage de la direction", dit le rapport, mais on s'attend que cette compagnie livrera 160 Hampdens, vers le 31 mars 1942 au gouvernement anglais. Cette société a été constituée entre les compagnies de fabrication d'avions, et est contrôlée par la Grande-Bretagne, note M. Howe.

La National Steel Car devrait avoir livré 116 Lysanders vers le 31 décembre 1941, conclut le rapport sur la production prévue.

"La Canadian Vickers Ltd a eu des contrats de \$5,989,000, poursuit M. Howe. Cette compagnie a livré des avions pour une valeur de \$2,664,000 et elle a des commandes pendantes pour un montant de \$3,253,000. Le contrat original était pour quatre Deltas et ces quatre appareils ont été livrés à temps. Elle a eu un contrat pour deux appareils Stranaer.

Des contrats ont été remplis pour 13 autres Deltas et six autres Stranaer. Depuis des contrats ont été donnés pour 20 autres navires-volants Stranaer, et n'ont pas encore été effectués.

La De Havilland Aircraft a eu des contrats pour \$8,068,000. Elle a livré des avions complets pour un montant de \$2,028,000. Tous ces avions sont des Tiger Moths et la société est bien en avant de son programme. Le nombre des avions livrés varie de 350 à 400 et un grand nombre d'autres seront livrés.

La Fairchild qui fabrique les Bristol Bolingbroke, a des contrats d'une valeur de \$12,150,000. Elle a livré des avions pour \$2,692,000. Elle a d'autres livraisons à faire pour un montant de \$9,457,000. Jusqu'ici, elle a livré 19 avions; 24 avions seront livrés le 1er février. Ensuite les livraisons seront de 15 par mois.

La Fleet Co., a des contrat pour \$11,165,000 et a livré pour \$3,292,000. Elle fabrique deux sortes d'avions, l'appareil d'entraînement primaire, le "Fleet Finch" et les livraisons sont substantielles jusqu'ici. La commande était de 404 et tous pratiquement sont livrés. La société a commencé à fabriquer un avion d'entraînement avancé en novembre et le premier appareil sera livré bientôt, en mars.

La National Steel Car a eu des commandes pour \$19,868,000. Jusqu'ici, elle a livré pour \$3,965,000. Ces commandes viennent du Canada en grande partie et il y a une commande britannique pour 150 avions Lysanders.

M. Howe dit que d'une façon générale les avions sont livrés sans moteurs quand ils sont destinés aux Britanniques puisqu'il serait ridicule d'importer ces moteurs britanniques pour les expédier de nouveau ensuite. Les appareils sont livrés avec leurs moteurs en ce qui concerne les avions d'entraînement pour le Canada.

M. Howe dit que la National Steel Car n'a pas à se plaindre, contrairement à une affirmation du *Financial Post* de n'avoir pas assez de commandes. La production d'avions terminés par cette compagnie a été désappointante et on ne peut dire qu'elle n'a pas eu de contrats pour se tenir occupée à sa capacité. "Les contrats accordés se chiffrent à \$19,800,000, dit M. Howe, et les avions livrés ne sont que de \$3,900,000".

Le ministre des Munitions passe en revue ce qui a été fait depuis le commencement des hostilités. D'abord on acheta tout ce que l'on pouvait, à des prix raisonnables, pour faire face à la situation immédiate. Le ministère fut capable de commander la production d'un certain nombre d'avions aux Etats-Unis. L'on crut que l'on ne pouvait pas faire mieux que d'utiliser l'avion bi-moteur Anson. Il fut entendu qu'il devait être remodelé pour répondre aux méthodes canadiennes si l'on devait, un jour, en fabriquer, et aux exigences de l'aviation. Entretemps, le ministère poussait la production des Harvard et autres modèles. La principale tâche du ministère, toutefois, était de fournir 1,500 Ansons pour l'entraînement, de manière qu'il n'y eût pas de retard dans le plan d'entraînement des aviateurs.

### Campagne contrôlée par le gouvernement

L'industrie de l'avion, continue M. Howe, était alors beaucoup plus petite qu'aujourd'hui. Et nous la taillonions. La compagnie De Havilland travaillait alors à plein rendement à fabriquer des avions Moth, dont on avait un grand besoin. La compagnie Fleet aussi travaillait à plein rendement à produire des avions d'entraînement. D'autres usines n'étaient pas rendues au point de développement où

nous pouvions demander la fabrication de 1,500 Ansons. Après étude de la situation, il fut décidé que le seul moyen de procéder était de former une compagnie contrôlée par le gouvernement. Cette compagnie prendrait la responsabilité de refaire le plan de l'appareil et de répartir la construction des avions entre les industries. On a formé une telle société avec siège social à Montréal. Le premier président a été M. Ralph Bell. Etaient directeurs: Sydney Dawes, président et directeur-gérant de la compagnie Atlas Corporation; Blair Gordon, directeur-gérant de la Dominion Textile; Russell Smith, secrétaire-trésorier de la Canadian Industries; Miller Hyde, de la raison légale McFarlan, McDougall; Allen Aiken, directeur de la Price Brothers.

C'est vers la mi-novembre que la société donna la première promesse d'une livraison. M. Howe dit qu'il l'avait pressée de la faire. La compagnie répondit que le premier Anson volerait en mars et que la production serait importante en juin ou en juillet.

"Cette société était entièrement la propriété du gouvernement, continue M. Howe. Elle avait été formée dans le but de lui donner la responsabilité de placer les commandes de fabrication d'avions et d'assemblage des parties d'avions. En d'autres mots, cette entreprise devait mobiliser l'industrie en vue de la production des avions. Je crois que la première et la plus grave erreur a été de sous-évaluer la grandeur de l'entreprise. Ce n'est que plus tard, après la découverte de cette erreur et le placement de la direction générale entre d'autres mains, que nous avons conçu le projet suivant lequel les sous-entrepreneurs pourraient fabriquer à plein rendement certaines parties des avions".

La Federal Aircraft n'avait pas été organisée pour fabriquer des avions. C'est vrai, dit M. Howe, mais le président et le bureau des directeurs nous ont fait de fortes recommandations, pour que la compagnie pût posséder une petite usine à Montréal, comme usine d'expérience.

M. Howe déclare qu'il avait difficilement consenti à ce projet, parce qu'il croyait que le gouvernement lui-même ne devait pas entrer dans le domaine de la production. Il réunit toute la direction à Ottawa et tenta de la convaincre de procéder autrement. La direction insista. Et aujourd'hui la compagnie a une petite usine fabriquant des fuselages pour les avions Anson.

La compagnie a accordé un grand nombre de sous-contrats, par exemple à des compagnies comme la Boeing de Vancouver, la MacDonald Brothers, de Winnipeg, la Canada Car and Foundry de Montréal, l'Ottawa Car and Aircraft, d'Ottawa.

"Le travail entrepris par cette compagnie était immense, dit M. Howe. Je crois que c'est probablement un juste commentaire que d'affirmer que, dans les débuts, les directeurs étaient indécis. Ils devaient recourir à M. Moffatt, le gérant général, qui était alors gérant général de la compagnie."

Le ministre des munitions déclare qu'il ne veut pas discréditer le travail de M. Moffatt, mais s'il était un dessinateur de première classe, il n'était pas un bon directeur général. Il ajoute que les directeurs ne l'ont pas compris aussi vite qu'ils l'auraient dû.

M. Moffatt fut remplacé par M. Newman, ingénieur au service du Pacifique Canadien. "Je ne connais pas les qualités de M. Newman comme dessinateur, dit M. Howe, mais il est l'un des meilleurs gérants que j'aie jamais vus. M. Newman a réglé l'affaire de façon merveilleuse, et aujourd'hui je crois que le programme de la fabrication des Ansons est en bonne voie d'exécution."

M. Howe dit qu'il n'avait pas de raison de croire que la production ne se ferait pas tel que prévu. On avait d'abord promis que le premier Anson volerait en mars et que la production serait importante en juin ou en juillet. Le ministre s'entend à cette promesse. C'est également l'opinion de M. MacMillan qu'il en sera ainsi. Celui-ci a dit qu'il y aurait peut-être un petit retard, mais que, si l'on adoptait certaines mesures, on pourrait faire mieux. Et ces mesures ont été adoptées.

"Nous devrions placer la responsabilité là où elle le doit, a dit M. Howe. A chaque phase de notre expérience avec la production des avions, je crois que nous connaissions la demande et que nous avons fait nos plans en conséquence. Lorsqu'on signa l'entente relative à l'entraînement des aviateurs du Commonwealth en décembre 1939, à notre avis, nous connaissions les exigences de la production canadienne relativement à ce programme, et nous nous sommes mis à l'oeuvre. En juin, de nouvelles obligations nous furent confiées, et nous croyons que nous en avons compris l'étendue."

M. Howe dit qu'il ne s'est jamais plaint au milieu de ses difficultés. Il n'a jamais dit qu'une chose ne pouvait pas se faire. Il a toujours dit qu'il fallait essayer. "J'ai fait mon possible, continue M. Howe, et je pense que ce n'est pas trop mal. Nous ne vous donnons peut-être pas tous les avions, mais nous pouvons vous tenir à aller. C'est ce que nous avons fait jusqu'à maintenant."

M. Howe déclare que telle est la situation dans l'industrie des Ansons et il ajoute qu'il sera prêt à répondre à toute autre question.

Le ministre revient à la déclaration prononcée par le chef de l'opposition, la semaine dernière, alors qu'il a soutenu que les manufacturiers d'avions réunis pendant l'absence de M. Howe pour considérer le problème de la *Federal Aircraft*, avaient fait certaines recommandations.

Il s'ensuit un long débat entre M. Hanson et M. Howe. Finalement, M. Hanson admet qu'il a eu ses renseignements d'un personnage affilié à une compagnie d'avions.

"Je me demande, dit M. Howe, si c'est une bonne chose de publier ainsi des rapports basés sur des informations de cette nature? Cette déclaration a sérieusement inquiété l'opinion publique au sujet de toute l'industrie aéronautique du Canada. On a dit que notre industrie ne fonctionnait pas et que nous n'aidions pas du tout".

### L'incident MacMillan

"On a dit que je me suis querellé avec M. MacMillan, continue M. Howe. M. MacMillan est venu à mon bureau chaque jour, tant que nous avons été tous deux à Ottawa depuis mon retour, et nous avons discuté plusieurs problèmes. Il a fait des recommandations. Avant qu'il ne quittât Ottawa, il m'a fait remarquer qu'on sabotait son travail et j'en ai convenu. Comme question de fait, il n'y a pas eu de querelle entre nous.

"Il a fait des suggestions qui, je le crois, ont été acceptées en grande partie. Il est parti pour Vancouver afin d'assister au mariage de sa fille et je crois qu'il est en route pour revenir à Ottawa. Mais supposons que le rapport eût été vrai; supposons que nous nous soyons querellés. M. MacMillan n'a pas démissionné et je suis le chef du département. Aussi longtemps que j'aurai la responsabilité, je vais assumer l'autorité."

"Est-ce que quelqu'un peut prétendre que l'administrateur peut se quereller avec moi et continuer à travailler avec le département? J'ai établi la politique de mon département et si un administrateur ne la suit pas, il peut toujours démissionner."

M. Howe, rapportant les rumeurs de certains journaux au sujet de M. MacMillan, dit que ce sont là des exemples de sabotage contre cet homme. La preuve qu'on n'y croit pas, c'est qu'on veut que MacMillan demeure au ministère.

"Je crois que le sabotage contre M. MacMillan, dit M. Howe, a été très réussi. Mais je crois qu'il est capable de mettre cela de côté et de continuer son travail efficace pour le gouvernement et le Canada."

M. Howe parle ensuite des fausses rumeurs publiées par certains journaux, alors qu'il ne refuse jamais de donner des renseignements exacts aux journalistes.

### Les attaques du "Financial Post"

Il accuse le *Financial Post*, de Toronto, non seulement de publier des attaques contre le ministère des Munitions dans ses pages, mais d'acheter de l'espace dans d'autres journaux "pour publier des déclarations qui ont été démontrées comme absolument fausses". Le *Financial Post* a tenté d'arrêter la production de la "Bren" en ce pays avant la guerre, et ce n'était pas "par philanthropie".

"Je porte cette accusation, dit M. Howe, avec une pleine connaissance des faits. Le saboteur no 1 au Canada depuis le début de la guerre est le *Financial Post* de Toronto."

Le chef de l'opposition dit que si le ministre Howe avait toujours été aussi franc, il n'y aurait pas eu de campagne de presse contre lui.

M. King. — "Le ministre était en Angleterre quand la campagne a commencé; on l'a poignardé dans le dos, pendant qu'il servait son pays."

M. Hanson dit que jamais son parti n'a voulu attaquer les "dollar-ayear men" et qu'il accepte pour le moment les données de M. Howe sur l'aéronautique.

Il dit aussi que le ministre est imprudent d'attaquer les journaux, parce qu'ils ont toujours le dernier mot. Il ne croit pas que sa déclaration de l'autre jour ait eu tant de retentissement et qu'il aurait aimé mieux la voir faire par son collègue qui la lui avait conseillée.

"Peut-être avais-je tort, dit-il. Ma bonne foi fait des erreurs". Il déclare ensuite que, dans sa déclaration, lorsqu'il disait que l'industrie aéronautique était une faille, il ne voulait parler que de la *Federal Aircraft*.

La Chambre s'est ajournée à six heures.

