

et de lui assurer également les services nécessaires; en outre, le ministère de la Production de défense s'est vu confier la tâche de veiller à ce que la capacité de production corresponde bien aux exigences du programme de production de défense et à ce que les matières indispensables à ce programme soient en disponibilité. Ce ministère achète aussi les fournitures nécessaires au programme de défense passive, et sert d'agent de liaison pour la Corporation commerciale canadienne, société de la Couronne qui, en premier lieu, avait été chargée des achats de fournitures de défense effectuées au Canada pour le compte d'autres gouvernements et des approvisionnements requis par le Canada pour faire face à ses engagements en vertu du Plan de Colombo et autres accords internationaux. Dans sa teneur primitive, la loi prévoyait un ministère temporaire dont la durée ne devait pas dépasser cinq ans, mais une modification apportée en 1955 à la loi sur la production de défense, plaça ce ministère sur le même pied que les autres ministères du gouvernement, et en assura la continuité.

Environ 62 p. 100 des commandes relatives à la défense du Canada depuis 1951 ont été passées par le ministère de la Production de défense et par la *Defence Construction (1951) Limited*, société de la Couronne qui s'occupe de toute construction relative à la défense. A la fin de 1955, les commandes totales passées au nom du ministère de la Défense nationale s'élevaient à environ 5,400 millions de dollars. Les commandes relatives au programme de l'aviation (y compris divers instruments pour aéronefs fournis par le gouvernement) figuraient environ pour 38 p. 100 du chiffre total susmentionné, soit la plus forte proportion. Venait ensuite le programme de construction pour la défense (12 p. 100), suivi des appareils électroniques et de communication (8.5 p. 100) et la construction navale (7 p. 100). (Voir tableau I, page 1199.)

Durant l'année 1955, les achats et la construction aux fins de la défense se sont maintenus à un niveau élevé, les dépenses ayant été inférieures aux chiffres de 1954 d'à peine 3 p. 100. Cette stabilité s'explique en grande partie par les nombreux travaux relatifs aux programmes entrepris durant les années précédentes, lesquels ont compensé la diminution appréciable de la valeur des nouvelles commandes. De façon générale, le niveau de production est demeuré stable dans les différentes divisions du programme.

Programme de production d'avions.—En 1955, le programme de production d'avions a surtout porté sur la production et le perfectionnement des chasseurs à réaction. Pour satisfaire aux exigences de l'ARC, on a continué, mais au ralenti, la production du modèle canadien de l'avion de chasse et d'interception à réaction tous temps *CF-100* (Canuck) et des chasseurs à réaction *Sabre VI (F-86)*. On a également perfectionné le *CF-100* au cours de l'année pour lui donner des engins de tir plus puissants, lui assurer plus d'altitude et le rendre plus facile à manœuvrer. La production des moteurs à réaction Orenda 11 et 14 destinés aux avions *Sabre* et *CF-100* s'est aussi poursuivie au ralenti à cause de la diminution dans la production des avions. Des contrats ont été accordés touchant l'usinage et la préparation en vue de la production du nouveau chasseur supersonique à réaction tous temps de fabrication canadienne *CF-105* destiné à remplacer le *CF-100*. On a accordé un contrat pour le perfectionnement et la fabrication de prototypes du moteur à turbo-réaction PS-13 qui actionnera le *CF-105*. Cependant, les premiers *CF-105* à être fabriqués seront munis de moteurs J-75 venant des États-Unis.

La production du réacteur d'entraînement *Silver Star (T-33 AN)* actionné par le moteur Nene s'est poursuivie au ralenti durant l'année. Une commande de soutien additionnelle a été donnée en vue de permettre une production ralentie de cet avion destiné à compenser les pertes subies durant les opérations. La livraison des cinquante derniers moteurs Nene fabriqués au Canada a complété le contrat touchant ces appareils. Le programme de production des avions d'entraînement *T-34* a pris fin en juillet 1955 par la livraison effectuée à l'ARC et à l'armée de l'air des États-Unis. La majorité des travailleurs employés à ce programme ont été absorbés par la production des avions *Grumman CS2F* embarqués de la Marine royale canadienne. On a aussi poursuivi les préparatifs en vue de la production des moteurs R-1820-82 destinés aux *CS2F*. Les derniers détails furent aussi arrêtés en vue de l'assemblage, au Canada, de l'hélice Hamilton Standard 43D51, et de la fabrication de certaines pièces de cette hélice destinée au *CS2F*.