

par les exigences nouvelles de la guerre. Votre Comité s'est rendu compte que certains chantiers avaient reçu des commandes pour plus de navires qu'ils n'en pouvaient produire dans les délais fixés, ce qui avait été cause d'une certaine confusion tant pour la direction que pour la classe ouvrière. Les chantiers maritimes comptent 26,687 personnes qui sont occupées à exécuter le programme de vaisseaux de convoi naval et d'autres navires d'acier.

Au 1er janvier 1944, les livraisons de vaisseaux d'escorte et autres navires en acier avaient atteint un chiffre impressionnant.

Le Comité a constaté que, dans la mesure du possible, chaque chantier ne produit maintenant que des navires d'un même type.

Le Service a organisé une division de négociations aux fins de résoudre la difficulté sérieuse d'obtenir livraison nécessaire des pièces constituantes de vaisseaux d'escorte; les raisons principales des retards sont les suivantes:

- (a) Les sources ordinaires d'approvisionnements étaient obérées et les divers constructeurs de navires n'étaient pas en état d'en créer de nouvelles;
- (b) Les entrepreneurs en constructions maritimes chargés de construire un même type de vaisseau requérant le même outillage ne plaçaient pas toujours leurs commandes chez le fabricant le plus approprié. Cela eut tendance à retarder la production puisqu'il n'existait pas de coordination dans les efforts de production entre les diverses usines qui devaient fournir le matériel de ces vaisseaux;
- (c) Les constructeurs de navires négligeaient souvent de placer leurs commandes de parties constituantes chez les fabricants à temps pour obtenir les livraisons requises;
- (d) Plusieurs parties constituantes fabriquées jusqu'alors en Grande-Bretagne ou aux États-Unis durent être fabriquées au Canada et il fut nécessaire de créer des sources d'approvisionnements à cet effet.

Votre Comité n'a pas enquêté sur la réparation des navires. Il faut remarquer qu'un certain nombre de chantiers travaillent soit exclusivement soit principalement à ce genre d'ouvrage et, aussi, qu'à divers intervalles, des chantiers ont été transformés de chantiers constructeurs de cargos en chantiers de navires de guerre et *vice versa*.

Contrats

(d) Votre Comité a fait enquête sur le mode d'adjudication des contrats pour navires coûtant plus de \$10,000 et les bases sur lesquelles ces contrats étaient finalement octroyés.

Les autorités du Service de construction navale ont fait savoir au Comité que les contrats pour tous les vaisseaux du programme précité furent négociés sur une base de régie intéressée pour chaque vaisseau, avec, en plus, en certains cas, une prime versable sur prompte livraison ou économie dans le coût.

Il fut porté à la connaissance du Comité que ce système avait d'abord provoqué une hausse dans le coût mais qu'avec l'obtention d'un plus grand rendement par heure-homme, le coût avait diminué.

Il fut allégué que plusieurs des compagnies chargées d'exécuter des travaux de construction navales étaient des compagnies qui, avant la guerre, ne faisaient que très peu de construction maritime en comparaison des exigences actuelles et que le volume des présentes opérations obère lourdement leurs ressources financières. Il a été démontré en outre que la complexité de la construction navale rendait difficile aux constructeurs de navires toutes prévisions exactes, et que ces derniers étaient forcés de fixer des prix assez élevés pour se protéger contre les éventualités, ou bien de demander plus tard au Gouvernement une révision de prix.

Le Comité a été aussi informé que ces mêmes problèmes ont été résolus d'une manière à peu près analogue tant aux États-Unis qu'en Grande-Bretagne, où les constructeurs de navires de guerre ont acquis beaucoup plus d'expérience que nos constructeurs canadiens.