

M. MILLER: Les chiffres du tableau sont des estimations. Il s'agit de coûts estimatifs, car les navires ne sont pas encore en service et leur prix n'a pas encore été déterminé exactement. Toutefois, ce sont là les plus récentes estimations que nous ayons.

M. CATHERS: Je voulais savoir combien ont coûté les navires parachevés.

M. PEARKES: Le *Restigouche* est le seul qui soit terminé et son prix s'élève, autant que je sache, à \$18,398,000. Cependant j'ignore si on a reçu toutes les factures.

M. PEARSON: J'avais l'intention de demander au ministre s'il estime que ces vaisseaux anti-sous-marins sont encore efficaces eu égard à l'avènement du sous-marin atomique qui peut demeurer submergé pendant des semaines. J'ai lu quelque part que dans certains cas ces sous-marins peuvent lancer des projectiles atomiques d'une profondeur de 400 pieds. Je me demande donc si l'ancien destroyer d'escorte du type frégate est de quelque utilité en tant que navire anti-sous-marin, contre cette nouvelle sorte de sous-marin en particulier.

M. PEARKES: A mon sens, il faut envisager la chasse et la destruction des sous-marins comme une opération exigeant le concours de navires de surface et d'avions à la fois. Je suis tout à fait convaincu que les vaisseaux du type *Restigouche* sont d'efficaces chasseurs de sous-marins lorsque leurs efforts se conjuguent avec ceux d'avions provenant soit d'une base côtière soit d'un porte-avions. D'après les renseignements que j'ai reçus, les navires de surface appartenant au genre dont nous parlons sont réellement efficaces. Mais vous songez sans doute aux frégates. Bien entendu, ces dernières ne sont pas aussi efficaces que les récents types de destroyers d'escorte.

M. PEARSON: Puis-je vous demander alors quel avantage il peut y avoir de maintenir en service des navires de l'ancien type?

M. PEARKES: Je crois savoir qu'ils ont un rôle bien défini. Ils complètent, peut-être à une distance plus rapprochée des côtes, les fonctions du destroyer d'escorte. Ils auraient également leur utilité si jamais nous devions recourir de nouveau à la méthode dite de convoi.

M. HALES: Je voudrais ajouter une question à celle de M. Cathers au sujet du coût des navires. Le sous-ministre nous a fait observer que les chiffres fournis sont estimatifs. Lorsqu'on commande un navire, sa construction n'est-elle pas forfaitaire? N'en fixe-t-on pas le prix à l'avance ou sa construction est-elle exécutée en régie intéressée?

M. PEARKES: Je crois savoir qu'il n'y a pas de prix fixe dans ce cas. Aucun prix fixe ne saurait être établi avant le début de la construction d'un navire.

M. HALES: Aucun prix forfaitaire non plus?

M. PEARKES: Non.

M. HALES: Voilà qui paraît étrange.

M. PEARKES: La construction de ces navires ne fait pas l'objet d'adjudications. Les travaux sont répartis entre divers chantiers maritimes. On estime utile de maintenir une équipe dans les divers chantiers de façon que nous disposions constamment d'un noyau de charpentiers de navires, de monteurs, etc., au cas où il faudrait multiplier les constructions de navires ainsi qu'il fut nécessaire en 1950.

M. BOURGET: J'ai sous les yeux un article du *Chronicle Herald* d'Halifax, en date du 1^{er} janvier 1958. En voici un passage:

"De récents exercices effectués par des services de la marine de pays occidentaux ont révélé ce que des amiraux ont qualifié de "pénurie grave" de navires, surtout de destroyers anti-sous-marins. Le com-