

la Chambre aujourd'hui, ce qui sera prouvé devant la commission royale, dans une journée ou plus, qu'on ne pourrait pas convaincre une seule compagnie du continent de l'Amérique septentrionale d'entreprendre la fabrication de la fusée n° 80, au prix qu'on a offert, et il ne se trouve pas une seule compagnie qui réalise un bénéfice d'un dollar de la fabrication de la fusée n° 80.

Dans tous les cas, le gouvernement impérial a approuvé entièrement les compagnies qui ont obtenu ces commandes en leur accordant directement par l'entremise des Morgan des commandes additionnelles; une d'abord de 4,000,000 de fusées, et une autre de 1,000,000 de fusées; c'étaient des fusées n° 80 anglaises. Et ce sont ces compagnies que dans cette Chambre on a appelées des compagnies "champignons".

L'honorable député de Richmond a tenté de tirer parti de l'avance de \$1,500,000. Je dirai à cette Chambre, et cela sera prouvé devant la commission royale, que l'avance ordinaire faite par le gouvernement anglais est de 25 p. 100 et non pas de 15 p. 100, et je sais par la commission des obus que les Américains qui ont obtenu ces commandes ont résisté, et ont été à la veille de refuser de signer les contrats, parce qu'on ne leur accordait qu'une avance de 15 p. 100 au lieu de l'avance ordinaire de 25 p. 100. Ainsi qu'on l'a déjà fait remarquer, cette avance a été garantie par le plus fort syndicat de l'Amérique du Nord.

De même, on a voulu exploiter la répartition qui a été faite des profits. Pour ma part je n'en connais absolument rien, et je ne sache pas que personne en connaisse autre chose que ce que peut nous apprendre le contrat que l'honorable député de Richmond (M. Kyte) a prétendu lire.

L'honorable député a parlé de 40 cents par fusée payés pour l'inspection, mais comme dans le cas de beaucoup de ces illusions d'optique, lorsque les entrepreneurs auront fini d'exécuter leurs contrats il ne restera guère de pièces de 40 cents à diviser entre eux. Cependant, tout cela viendra au jour; quant à moi je n'en connais rien. Je ferai remarquer aussi que la Canadian Car Company, d'Amherst, a obtenu la commande de plusieurs millions d'obus pour la Russie, par l'entremise du colonel Allison et du colonel Mackie. Le commande était de deux millions d'obus à balles complets à \$15.75 pièce; celle donnée par le même pays aux termes du contrat Morgan avec le gouvernement impérial, était non pas de 2,000,000 d'obus à

balles, mais de 7,500,000, à \$15.65 l'obus, mais sans le tube à poudre, qui, m'assure-t-on, coûte \$2. Il y a en outre une différence de 75 cents à \$1 entre la fusée américaine et la fusée russe. Autrement dit l'obus acheté par le gouvernement russe par l'entremise de la compagnie Morgan lui coûte \$18.65, tandis que l'obus acheté de la Canada Car Company ne lui coûte que \$15.65.

Une avance de plus de \$3,000,000 a été faite à la Canadian Car and Foundry Company avant qu'elle eût livré une seule fusée; la compagnie américaine de locomotives a obtenu une avance de plus de \$1,500,000, et la American Car Company la même chose. La compagnie Scoval, de Waterbury, Connecticut, était la seule qui en Amérique fabriquât des fusées avant la guerre, et elle a catégoriquement refusé l'offre de la commission des obus. Aujourd'hui elle ne veut pas fabriquer le modèle 80, et hésite à entreprendre la fabrication de fusées dans lesquelles il entre de l'aluminium. La commission a offert \$4.50 par fusée pour le gouvernement impérial, mais la compagnie n'a pas voulu accepter. Le contrat de 2,500,000 fusées accepté par la Canadian Car Company aurait dû être complété le 31 mars 1916, mais à cette date-là, moins de 100,000 fusées avaient été livrées.

Les fabricants américains disent que les usines de la International Fuse & Arms sont les plus considérables et les mieux outillées qui existent au monde. Lorsqu'on aura fini l'installation, dans les usines de l'International Fuse & Arms Company, de son champ d'épreuve de la portée et de la force de la poudre, cette compagnie pourra alors augmenter son maximum actuel qui est de 2,000 à 3,000 par jour, à 15,000 ou 20,000 par jour. La fusée fusante est un détonateur. On en a refusé 40,000 la semaine dernière de la General Electric Company. L'inspecteur m'assure qu'on en a aussi rejeté seize chargements complets de wagons.

La International Steel & Ordnance Company devait livrer ses premiers détonateurs en décembre 1915, mais ce ne sera pas avant mai ou juin 1916 qu'elle pourra faire ses premières livraisons, et la Canadian Car Company, qui a accepté un contrat en sous-main, lui vient en aide dans l'intervalle. Je veux maintenant communiquer à la Chambre un court tableau montrant comment les compagnies américaines font la livraison de ces fusées à temps. Non pas des fusées percutantes. Le voici: