

FABRICATION D'EAU LOURDE AU CANADA

Question n° 1126—M. Davis:

A-t-on fait l'étude des vœux que le comité d'enquête sur la recherche, institué l'an dernier par la Chambre des communes, a formulés et selon lesquels le gouvernement devrait entreprendre des études économiques et techniques sur la possibilité de construire une usine pour la production de l'eau lourde au Canada?

L'hon. M. Churchill: Des études sur la possibilité de produire de l'eau lourde au Canada ont été entreprises séparément par un bon nombre de compagnies canadiennes. Des propositions concernant la construction et l'exploitation d'une telle usine, ainsi que la vente du produit, ont été soumises au gouvernement.

PRINCIPE DU «PREMIER CHANTIER» DANS LES CONTRATS DE CONSTRUCTION DE NAVIRES

Question n° 1131—M. Laing:

1. Quelle est la ligne de conduite quant à l'octroi de contrats de construction et de réparation de navires au «premier chantier»?

2. Cette ligne de conduite exige-t-elle du «premier chantier» la surveillance et le contrôle subséquents des achats de matériaux dont on se sert dans les entreprises confiées à d'autres chantiers, quel qu'en soit l'emplacement?

3. Existe-t-il des données relatives à un «premier chantier» situé dans l'Est du Canada qui aurait fait l'achat de contre-plaqué ou d'autres matériaux en vue de leur installation dans des entreprises dont le contrat a été adjugé à des chantiers de la Colombie-Britannique?

L'hon. M. O'Hurley: 1. Le principe dit du «premier chantier» n'intervient dans la construction de navires de guerre que dans les cas où un certain nombre de navires de la même classe sont construits en même temps. Il ne s'applique pas aux radoubes ni à la construction d'un vaisseau qui est seul de sa classe.

Le principe en question repose sur les considérations suivantes: a) La mise en chantier et la progression des travaux sur un navire, soit le prototype, qui précède les autres. En procédant de la sorte, l'expérience acquise dans la construction du prototype peut être mise à profit dans la construction des autres. b) Au principe du «premier chantier» vient se joindre celui de la centralisation des fournitures. La plupart des articles d'équipement les plus importants d'un navire de guerre, tels le dispositif de propulsion, les mécanismes électroniques, l'artillerie, etc., sont achetés directement par le ministère de la Production de défense et distribués aux chantiers navals. Ceux-ci se procurent eux-mêmes une faible partie des matériaux. Cependant, les matériaux qui doivent être incorporés au vaisseau, ce qui comprend l'acier, les profilés de structure, les tuyaux, collets, soupapes, écoutes, portes, matière isolante, et autres articles semblables, sont achetés seulement par la *Naval*

Shipbuilding Central Procurement Agency et livrés aux chantiers maritimes selon un calendrier fixé par la Production de défense. Presque tous ces articles sont obtenus par voie de soumissions.

L'agence susdite, qui a son siège aux établissements de la *Canadian Vickers*, premier chantier dans la mise en œuvre du programme actuel des destroyers d'escorte, fonctionne aux termes d'un contrat de gestion adjugé par le ministère de la Production de défense, et elle est assujettie, en ce qui concerne les achats, au contrôle et à la surveillance de ce ministère.

c) Un autre principe qui se rattache à celui du «premier chantier», c'est celui qui consiste à tracer les plans en un seul endroit, soit un bureau de dessin associé à ce premier chantier. L'agence choisie à cette fin est le Bureau de dessin central de la marine. Il fonctionne aux termes d'un contrat adjugé par le ministère de la Production de défense, et il est assujéti au contrôle conjoint des ministères de la Défense nationale et de la Production de défense.

En résumé, le principe du «premier chantier» permet la réduction de l'effort, simplifie les procédés d'administration, assure des économies dans les fournitures et un financement rapide.

2. Voir le n° 1.

3. Non. Le contre-plaqué ordinaire n'est pas acheté par une agence centrale. C'est l'un des matériaux que les chantiers maritimes se procurent chez le fournisseur de leur choix. Toutefois, certains contre-plaqués ignifuges sont achetés par la *Naval Shipbuilding Central Procurement Agency*. Dans le cadre du programme actuel de destroyers d'escorte, ce contre-plaqué spécial a fait l'objet d'achats centralisés: la quantité nécessaire pour deux vaisseaux de la côte ouest a été commandée chez un fournisseur de la côte ouest, et la quantité requise pour quatre navires de l'Est, chez un fournisseur de l'Est.

Récemment, dans un programme de conversion, bien distinct des projets de constructions nouvelles, un autre contre-plaqué spécial a été acheté uniquement à une entreprise de la côte est et distribué aux chantiers maritimes de la côte ouest où des navires étaient en construction. Toutefois, cette commande a fait l'objet de soumissions et elle a coûté moins cher que si elle avait été passée chez les fournisseurs de la côte ouest. Elle s'élevait à \$2,276.50.

CONTRATS NON CLASSIFIÉS DE DÉFENSE

Question n° 1132—M. Laing:

1. Quelle a été la valeur globale des contrats non classifiés, relatifs à la défense, qui ont été adjugés durant l'année financière terminée le 31 mars 1961?