

livraison en est promise pour l'ouverture de la navigation en 1919.

La compagnie de construction maritime de Midland (Ontario), aura deux stations libres, en novembre prochain.

Ces dernières seront occupés pour la construction de deux navires d'un chargement de 3,000 tonnes, poids mort, chacun, et dont on promet livraison au commencement de l'été de 1919.

Les directeurs des Polson Iron Works, Limited, de Toronto, disent qu'en octobre quatre de leurs bassins seront libres et qu'ils ont l'intention de s'en servir pour la construction de quatre vapeurs d'un chargement de 3,000 tonnes, poids mort, chacun. La livraison de ces navires est promise pour l'été de 1919.

La Canadian Allis-Chambers, qui a des chantiers à Bridgeburg, Ontario, verra ses bassins libres aux dates suivantes: un en juin, deux en septembre et un en novembre. On s'attend à passer avec cette compagnie des contrats, à mesure que les bassins seront libres, pour la construction de steamers d'un chargement, poids mort, de 3,000 tonnes chacun. On compte sur la livraison d'un de ces navires cette année avant la clôture de la navigation et les autres seront livrés avant la clôture de la navigation, en 1919.

La Port Arthur Shipbuilding Company, de Port-Arthur, Ontario, aura deux bassins en disponibilité en juillet et deux autres avant la clôture de la navigation. On se propose d'occuper ces bassins pour des navires d'un chargement, poids mort, de 3,000 tonnes chacun. On s'attend à la livraison de tous ces navires à l'ouverture de la navigation, en 1919.

MM. J. Coughlan and Son, de Vancouver, ont leurs chantiers en pleine activité et occupés à la construction de navires pour le compte de la commission impériale des munitions et il n'est guère probable qu'ils aient de bassins en disponibilité au cours de l'année courante. Toutefois, ils s'attendent à en avoir à bonne heure l'an prochain, et on se propose de les affecter à la construction de navires d'un chargement, poids mort, de 8,100 tonnes chacun.

Sur tout ce programme de construction maritime, le ministère de la Marine compte avoir en service 4 vapeurs d'un tonnage réuni de 23,500 tonnes avant la fin de la présente année; et bien qu'il soit difficile de préciser d'avance ce que l'on pourra faire de travaux au cours de 1919, on a l'assurance qu'il y aura en service 50 nouveaux navires d'un tonnage collectif de 235,000 tonnes.

Le programme du Gouvernement relativement à la construction vise à la construction de trois types de navires, un type comprendra les navires d'un chargement de 3,000 tonnes, poids mort. Un autre, ceux de 5,000 tonnes et troisième type de navires d'un chargement variant entre 8,000 et 11,000 tonnes. Pour ce qui est de leur conformation en général, ces divers types seront basés sur les navires marchands du type réglementaire appropriés à des chargements en vrac ou à cargaison générale et seront munis d'accessoires de chargement et de déchargement conformes aux systèmes les plus perfectionnés. Le plan de ces navires sera également conforme aux conditions exigées par la première classe des Lloyds, le Board of Trade d'Angleterre et le Canada concernant l'inspection des navires et leur vitesse sur mer sera de 11 nœuds.

On a terminé tous les arrangements pris avec les autorités américaines pour l'achat de la tôle d'acier, de la tôle à chaudières et des sections requises pour l'exécution du programme arrêté par le Gouvernement du Canada, jusqu'au mois de juin 1919. Cet acier a été acheté aux Etats-Unis au prix fixé par le gouvernement

[Le très hon. sir Robert Borden.]

américain pour les réquisitions de la Commission maritime des Etats-Unis. Ces prix sont sensiblement moins élevés que ceux qu'ont été obligés de payer les constructeurs de navires du Canada de temps à autre au cours des derniers douze mois et représentent une économie très forte dans le prix de la construction des navires.

On a dû faire l'acquisition de ces matériaux aux Etats-Unis parce que la tôle et les formes ne sont pas fabriquées actuellement en Canada. La fabrication de tous les matériaux nécessaires à la construction des navires, notamment les plaques et les formes, est toutefois à l'étude par le Gouvernement et on espère qu'éventuellement on fabriquera ces matériaux au Canada.

Je tiens à dire ici que le Gouvernement apprécie le concours que lui a prêté le gouvernement américain en lui facilitant l'achat de 80,000 tonnes d'acier au même prix que paie la commission maritime des Etats-Unis. Sans cela il en aurait coûté beaucoup plus cher au pays.

L'hon. sir SAM HUGHES: Je suppose que les fonds requis pour la construction de nos propres navires viendront par les voies ordinaires, mais puis-je demander, qui fournit l'argent à la commission des munitions? Je crois savoir que cet argent est garanti ou payé par le Gouvernement du Canada sur la garantie de la Grande-Bretagne, mais qui en a l'emploi?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Le gouvernement anglais paie les navires et il en dirige la construction.

L'hon. sir SAM HUGHES: Oui, je sais cela.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Les entreprises ont été adjudgées par la commission impériale des munitions et le gouvernement anglais en fera le paiement. Dans l'intervalle, il faudra se procurer des fonds du mieux que l'on pourra et faire des efforts à cette fin de ce côté-ci de l'Atlantique.

L'hon. sir SAM HUGHES: Par le Canada?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Par le Canada, avec, peut-être, de l'aide au moyen de crédits obtenus aux Etats-Unis.

L'hon. sir SAM HUGHES: Le Canada exerce-t-il quelque autorité sur la commission des munitions pour ce qui est de l'argent avancé par le Canada?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Non, nous n'avons aucune autorité que ce soit. Si je sais bien ce que dit mon honorable ami, le gouvernement anglais s'adresse à nous pour l'aider à se procurer des avances de fonds pour telle ou telle fin. C'est ce que nous avons fait de notre mieux par le passé et nous continuerons d'en agir ainsi.