

missionner. Ce document expose jusqu'à date le travail exécuté par M. Hanna.

Je n'en dirai pas davantage; ce document sera déposé sur le bureau à brève échéance. Dans l'accomplissement de sa tâche si ardue, M. Hanna a déployé une énergie et des capacités hors ligne. Quand les députés auront lu ce rapport, ils seront encore mieux convaincus de l'importance de l'œuvre qu'il a réalisée, au cours de son administration.

J'aborde la question de l'industrie maritime, et voici pourquoi: c'est que, nous pouvons bien recruter des soldats et pourvoir au ravitaillement des armées; mais on ne saurait transporter de troupes outre-mer pour y faire leur service, ni ravitailler la Grande-Bretagne et les Alliés, à moins d'avoir des moyens de transport sur l'Atlantique.

Avant de dire l'œuvre réalisée par le Gouvernement pour la construction maritime je crois que la Chambre désirerait être renseignée sur celle accomplie par le Gouvernement britannique, par l'entremise de la commission impériale de munitions et sur ce qui se fait actuellement. La commission impériale de munitions s'est engagée à construire—et si je ne me trompe, tous ces navires sont actuellement en construction—43 navires en acier d'un tonnage de 211,300 poids réel, et 46 navires en bois d'un tonnage de 128,000 de poids réel. Le coût des navires d'acier est de \$40,000,000, celui des navires de bois, de \$24,500,000, soit une totalité de \$64,500,000. Le nombre des navires est de 89, et la totalité du tonnage de 340,100. Le premier navire qui sera lancé en mai est un navire en bois, et il sera immédiatement mis en commission.

J'ai demandé au ministre du Service naval de me donner quelques notes sur l'œuvre accomplie par le Gouvernement depuis l'inauguration de ces travaux, l'automne dernier. Une somme de \$25,000,000 a été autorisée, dans la mesure où le Conseil peut le faire, pour l'exercice en cours, et voici le texte de la note:

Relativement à l'œuvre entreprise par le département au nom du Gouvernement pour la construction de navires, l'intention est de se borner pour le moment à l'adjudication d'entreprises pour la construction de navires d'acier à des chantiers de constructions maritimes déjà établis et s'occupant de construction de navires d'acier. Voici les chantiers de constructions maritimes déjà outillés et qui se livrent actuellement à la construction de navires en acier:

Canadian Vickers Limited, Montréal, (Québec).

Davie Shipbuilding Company, (Québec).

Kingston Shipbuilding Company, Kingston, (Ontario).

Collingwood Shipbuilding Company, Collingwood, (Ontario).

Polson Iron Works, Limited, Toronto, (Ontario).

Dominion Shipbuilding Company, Toronto, (Ontario).

Midland Shipbuilding Company, Midland, (Ontario).

Port Arthur, Shipbuilding Company, Port Arthur, (Ontario).

British American Shipbuilding Company, Welland, (Ontario).

Canadian Allis-Chalmers Company, Bridgeburg, (Ontario).

Wallace Shipyards, Limited, Vancouver, (C.-B.).

J. Coughlan and Son, Vancouver, (C.-B.).

La puissance collective annuelle de ces chantiers de constructions maritimes est évaluée à environ 250,000 tonnes. Tous ces chantiers de construction, sauf la compagnie de construction maritime de Kingston, se livrent entièrement aujourd'hui à la construction de navires pour la commission impériale de munitions ou pour le Gouvernement. A mesure que les navires à l'entreprise pour la commission impériale de munitions seront terminés et que les stations de construction seront libres elles seront immédiatement utilisées par le Gouvernement.

Lorsque le Gouvernement lança son programme de construction maritime, il n'y avait que deux stations libres aux chantiers de construction maritime au Canada, l'une de ces stations étant aux chantiers de construction des Canadian Vickers Limited de Montréal, et l'autre dans les chantiers de constructions maritimes de Collingwood.

Une entreprise a été adjugée à la compagnie Canadian Vickers Limited pour la construction d'un navire d'acier de 4,300 tonnes de poids réel, navire dont la quille est déjà en chantier, et les travaux de construction sont commencés.

Un marché a déjà été conclu avec le chantier de construction maritime de Collingwood pour un navire de 3,750 tonnes de poids réel, et dont les matériaux sont en cours de livraison. Ces deux navires seront armés avant la clôture de la navigation, l'automne prochain.

Une station de construction deviendra libre en mai, prochain, aux Canadian Vickers Limited. Sur cette station on compte mettre en chantier un navire de 3,100 tonnes de poids réel, ce vaisseau devant être terminé et armé avant la fin de l'année.

Deux stations deviendront vacantes aux chantiers de construction maritime de Collingwood, au cours de mai. On utilisera ces postes pour la construction de vaisseaux de 3,000 tonnes de poids réel et on a déjà fait la commande des matériaux voulus. Bien que les entrepreneurs donnent lieu d'espérer que ces navires seront prêts avant la clôture de la navigation, on ne compte pas qu'ils soient armés avant l'ouverture de la navigation en 1919.

Au chantier de construction maritime Wallace (limited), à Vancouver, il y aura aussi une station libre en mai. Il a déjà été passé un marché avec cette compagnie pour la mise en chantier d'un navire de 4,300 tonnes de poids réel. La commande des matériaux est faite et la compagnie s'engage à pousser les travaux activement et à les terminer pour que le navire soit armé avant la fin de l'année.

La compagnie de construction maritime britannique américaine de Welland (Ontario) espère que les stations deviendront libres ainsi qu'il suit: une en juin, une autre en août, une troisième en octobre et une quatrième en décembre. Aussitôt qu'elles deviendront libres, ces stations seront utilisées pour la construction de navires de 2,000 tonnes de poids réel, et la