

M. WRIGHT: Des économies considérables, en effet.

M. BOURGET: Je constate que le nombre des ouvriers en fer, plaqueurs de navires s'est accru de 10. Cette augmentation signifie-t-elle que la marine procède à des réparations secondaires de navires?

M. WRIGHT: Une bonne partie des travaux d'entretien consiste en refonte de vaisseaux. Ces travaux sont exécutés dans nos propres chantiers. Il arrive que quelques-uns soient donnés à forfait, tandis que d'autres sont effectués dans nos propres chantiers navals. L'augmentation du chiffre de ce poste concerne le chantier d'Esquimalt où, ainsi que je l'ai déjà mentionné, un plus grand nombre de navires opèrent cette année. Plus de navires y entrent pour y subir des réparations.

M. CATHERS: Quelle expérience avez-vous, dans la marine, d'une estimation comparative? Avez-vous déjà comparé une estimation faite dans vos propres chantiers avec une soumission émanant d'une entreprise privée? A-t-on déjà procédé ainsi? Je voudrais savoir s'il est plus économique de faire faire les travaux de réparation ou de réarmement par un chantier privé que par un chantier de la marine.

M. WRIGHT: Je vous répondrai ceci, monsieur. De façon générale, le chantier privé vise à réaliser des bénéfices, alors que nous ne tendons pas vers ce but. C'est là un premier avantage de notre côté. Nous comparons de fait le coût des travaux, mais il est toujours très difficile de déterminer le degré de précision de ces comparaisons. Il existe certains domaines techniques qui exigent les services de travailleurs qui font normalement partie du personnel permanent du chantier, qu'il s'agisse d'une entreprise privée ou de nos propres chantiers, parce que ces travailleurs doivent, si le navire est confié à une entreprise privée, satisfaire au cahier des charges et à toutes les exigences du travail commandé. Les frais généraux s'établissent à un certain niveau, mais il est très difficile d'estimer à combien s'élèvera le coût des travaux, que l'ouvrage soit effectué dans nos propres chantiers ou non. Néanmoins, l'examen des chiffres concernant les 18 derniers mois m'a persuadé qu'il est plus économique de faire exécuter les radoubs dans nos propres chantiers. Autrement, nous confions le plus souvent les travaux de réparation à des entreprises privées.

M. MACEWAN: Lorsqu'un navire est confié à un chantier privé pour fins de réparation, emploie-t-on l'équipage aux travaux à effectuer?

M. WRIGHT: Tout dépend du genre de travail à exécuter. S'il s'agit d'une réparation provisoire ou d'importance secondaire, il se peut que l'équipage du navire prête son concours. Mais de nos jours, quand un navire entre en cale sèche pour y être réparé, l'équipage est normalement mis à terre; une partie seulement reste à bord pour veiller aux magasins et le reste, tandis que tout le travail de réparation est exécuté par le chantier.

M. MACEWAN: Est-ce là la manière dont on procède habituellement?

M. WRIGHT: En effet.

Le PRÉSIDENT: Vous n'avez pas d'autres questions au sujet de la page 317? Oui, monsieur Ricard?

M. RICARD: Quel genre de travail les ouvriers en cuir exécutent-ils?

M. WRIGHT: Je puis m'en enquérir au juste. Toutefois, permettez-moi d'exposer dès à présent que certains travaux d'armement exigent que des pièces soient recouvertes de cuir, mais on observe une baisse à cet égard. Par conséquent, le nombre des ouvriers en cuir a été réduit de trois cette année. Si vous désirez d'autres précisions à ce sujet, je pourrai vous les obtenir.

Le PRÉSIDENT: Passons maintenant à la page 318.

M. CARTER: Au bas de la page 318, on observe une augmentation du nombre d'hommes d'équipage ainsi qu'un accroissement de l'affectation cor-