

d'item. Il y est fait mention d'un bassin de radoub, et, aussitôt après, des crédits destinés à cinq bassins de radoub. A-t-on rédigé, en la forme requise et suivant la loi des bassins de radoub la convention arrêtée avec le Burrard Dry Dock Company?

L'hon. J. H. KING: Oui.

L'hon. M. STEVENS: Je veux appeler, en très peu de mots, l'attention du comité sur un sujet de grande importance. Je puis expliquer très sommairement l'état de choses qui existe, à Vancouver, au sujet du bassin de radoub. Je note, en passant, que le ministre ne semble pas prêter l'oreille à ce que je dis. J'aimerais à retenir son attention, s'il avait l'obligeance de m'écouter, car il s'agit, ici, d'une question très importante. De 1912 ou de 1913, je ne puis préciser, date de la première tentative faite en vue de la construction d'un bassin de radoub, dans le port de Vancouver, d'après la loi des subventions aux bassins de radoub, mais la guerre s'étant déclaré, le projet en resta là. Le chantier maritime Wallace, l'un des plus anciens du littoral du Pacifique et dont le succès a été remarquable durant trente ans d'exploitation, et celui de M. J. J. Coughlin qui a durant la guerre construit un certain nombre de navires jaugeant environ 8,000 tonnes chaque, se sont fusionnés dernièrement et ils ont demandé, conformément à la loi des subventions aux bassins de radoub un crédit destiné à la construction d'un bassin de radoub d'une capacité de 15,000 tonneaux, à Vancouver. La loi en question les obligeait de remplir certaines conditions, et ils apportèrent le plus grand soin à s'y conformer en tous points. Plus tard, il y a environ un an et demi, je crois, le gouvernement adopta un décret du conseil autorisant le ministre des Travaux publics à passer ce que l'on appelle le contrat subventionné. Celui-ci fut finalement signé, après de nombreuses vérifications et maints calculs faits par les fonctionnaires et l'ingénieur en chef du département. A tous égards, cette convention était conforme à la loi. Je ne sache pas qu'il souffre contradiction en tant que la loi est concernée. Récemment et très inopinément le ministre a annoncé qu'on ne construira pas ce bassin de radoub. Je tiens à exposer au comité quelques raisons très pertinentes qui militent en faveur de l'exécution de cette entreprise. J'ai demandé il n'y a que quelques jours à peine, au ministre de me fournir quelque renseignement sur tout cela. Il m'a mentionné certains faits et il a déclaré qu'il ne possédait pas sur les autres points le renseignement que je puis main-

tenant fournir. Je me suis enquis au sujet des divers ports du Canada. Une de mes questions se rapportait au tonnage, dans les ports les plus considérables du pays. Et le ministre a alors répondu qu'il ne possédait aucun renseignement sur ce point.

Je ne comprends pas pourquoi il a dit cela, car j'ai pu puiser plus tard le renseignement dans les rapports du département des Douanes. Je vais indiquer le tonnage des appareils aux ports; or, le comité verra que le port qui a le plus gros tonnage au Canada est celui qui n'a pas de bassin de radoub. Voilà les chiffres:

Port	Total	Entrée	Sortie
Victoria, C.-A...	8,325,722	4,168,992	4,156,730
Vancouver, C.-A...	12,383,807	6,112,624	6,271,183
St. John, N.-B...	2,719,394	1,359,711	1,359,683
Montréal, P.Q...	11,401,883	5,596,499	5,805,384
Québec, P.Q...	3,656,198	1,829,879	1,826,319
Halifax, N.-E...	4,424,777	2,227,216	2,197,557

De tous ces ports qui sont les principaux du Canada, c'est Vancouver qui a le plus fort tonnage. Il dépasse celui de Montréal de près d'un million de tonneaux. Mais il est juste de dire que Montréal est fermé pendant cinq mois de l'année, tandis que Vancouver est ouvert tout le long de l'année. Toutefois, il n'en reste pas moins vrai que le tonnage de Vancouver, comptant les entrées et les sorties, dépasse celui de n'importe quel autre au Canada, et quelques-uns d'entre eux de deux, trois et quatre millions de tonneaux. J'ai ici un relevé donnant des détails sur les bassins de radoub de tous ces ports. Voici les chiffres:

	Longueur pds	Largeur à l'entrée pds	Profondeur au-dessus du seuil pds
Victoria...	450	65	28
Victoria (en voie de cons- truction)...	1,150	135	40
Prince Rupert...	600	110	32
Halifax...	567	89	28
St. John.....	1,150	133	42
Québec, Lorne...	600	57	25
Champlain .	1,153	120	40
Montréal.....	601	110	31

Ceci indique que tous les ports, sauf Vancouver, ont des bassins de radoub, bien que leur tonnage soit moins élevé.

Le contrat pour le bassin de radoub que nous avons demandé pour Vancouver a été conclu par le ministre des Travaux publics de l'époque, agissant au nom du gouvernement fédéral, et cela en vertu de la Loi des subsides pour bassins de radoub qui a été adoptée en 1910. D'après cette loi, une compagnie a le droit de demander au gouvernement fédéral une subvention—dans ce cas elle était de 4 pour 100 sur \$2,-