

Votre Comité s'est assuré auprès des autorités que la rétribution fixée égalera à peu près cinq pour cent des frais prévus pour la construction des navires de guerre, et que cette rétribution pourra être majorée d'une prime pour réduction du coût prévu, le droit plus la prime ne pouvant dépasser un maximum d'environ sept et demi pour cent. Quoique, en général, votre Comité n'approuve pas le principe des contrats en régie intéressée, et juge que ces contrats devraient être évités autant que possible, il considère que, en l'occurrence, étant donné la production dont il est question et les difficultés d'ordre technique qu'elle comporte, ainsi que la nature peu satisfaisante du genre de contrats à forfait avec clauses à échelle mobile employé jusqu'ici, la procédure suivie était justifiée. Votre Comité n'en est pas moins d'avis que, dès que les circonstances le permettront, la pratique des contrats à forfait devrait être réinstaurée.

Méthodes de construction

(e) Dans le cas des vaisseaux de guerre, la plus grande partie de la tâche consiste dans l'armement et s'effectue après que le navire a été lancé. Ainsi se trouve donc fort réduit le montant de préfabrication qu'il est possible de faire. La difficulté de la tâche s'en trouve aussi accrue, à cause de l'exiguïté de l'espace, plus restreint que dans le cas des navires marchands par exemple.

Les navires de guerre sont à peu près tous construits sur commande et votre Comité a beaucoup entendu parlé des exigences rigoureuses en matière d'inspection. Certains chantiers maritimes semblent estimer que l'inspection était parfois trop sévère. Toutefois, votre Comité est d'opinion que l'on ne peut apporter trop de soin à la production de l'article de la meilleure qualité possible. Nous n'avons pas constaté de cas où l'on a subordonné la qualité à la quantité.

Coût

Votre Comité a constaté que le coût de construction d'un navire de même modèle variait dans différents chantiers, cette variation tenant surtout à l'efficacité du chantier en question. D'après nos renseignements, tous les contrats pour la construction de navires de guerre ayant été jusqu'à récemment adjugés à forfait, aucune vérification générale de comptes d'entrepreneurs n'avait été faite.

Le Comité n'a pas été en mesure de comparer l'efficacité des divers chantiers vu qu'il n'existait pas de décomposition des frais fixes, des heures-hommes et des matériaux.

Ces renseignements devraient être rendus accessibles sous le nouveau système de régie intéressée, et il convient de surveiller de près le coefficient pour fins de comparaison entre les chantiers.

Le Comité a fait enquête sur la situation au chantier maritime possédé et exploité par la Toronto Shipbuilding Company Limited, compagnie devenue propriété de l'Etat depuis octobre 1941. Des changements ont été apportés à la direction depuis cette date, le plus récent ayant eu lieu en août 1943.

Ce chantier est affecté à la production d'un nombre assez considérable de dragueurs de mines Algérie, et à en juger par les résultats il ressortait que la situation n'avait pas été satisfaisante. Les frais dépassaient ceux d'autres chantiers, et bien que la construction des cales eût été menée à une assez bonne allure, le travail d'armement languissait et les livraisons n'étaient pas effectuées aux dates convenues. Le Comité a entendu plusieurs témoins et visité aussi le chantier maritime. Il s'est appliqué à établir une comparaison entre le rendement de la Toronto Shipbuilding Company Limited et celui de la Port Arthur Shipbuilding Company Limited, compagnies qui construisaient des navires du même type. Il a été possible d'obtenir des états comparés de frais quant à quelques navires; les chiffres produits étaient ceux de chaque chantier et ne provenaient pas d'une vérification uniforme.