

Le Comité désire formuler son impression générale qu'un excellent travail a été accompli tant dans la construction des navires de commerce que dans celle des navires de guerre, et que cette réalisation est grandement attribuable aux ouvriers canadiens, à l'habileté des techniciens, aux conseils d'administration des entreprises commerciales et aux fonctionnaires du ministère.

## 2. CONSTRUCTION DE NAVIRES DE COMMERCE

### (a) Généralités

Au début de la guerre le Canada ne construisait aucun navire de commerce en acier, et d'ailleurs au cours des quinze dernières années qui ont précédé l'ouverture des hostilités, très peu de ces navires avaient été construits. En décembre 1940, le Gouvernement du Royaume-Uni, après avoir fait un relevé de la productivité du Canada, a jugé que notre pays comptait à cette époque trois chantiers maritimes capables de construire les cargos de 10,350 tonneaux, à condition de les munir d'un outillage supplémentaire et d'adopter leurs emplacements de construction à ce genre de gros navires; il s'agissait des chantiers suivants:

Davie Shipbuilding & Repairing Company Limited, à Lauzon, Québec;  
Canadian Vickers Limited, à Montréal;  
Burrard Dry Dock Company Limited, à Vancouver.

Les experts britanniques avaient des plans au sujet d'un vaisseau de transport devant servir à des fins générales et connu comme type North Sands, et les autorités britanniques ont placé des contrats pour vingt-six de ces navires de 10,350 tonneaux de cargaison en lourd.

Au printemps de 1941, le Gouvernement canadien a jugé que la tournure de la guerre nécessitait l'expansion du programme de construction au Canada, et a autorisé la formation d'une compagnie de la Couronne, la Wartime Merchant Shipping Limited, chargée d'exécuter le nouveau programme canadien. La Wartime Merchant Shipping Limited a pris en charge les contrats britanniques et depuis lors, cette nouvelle compagnie s'est chargée de la surveillance de toute la construction des navires de commerce au Canada. A partir du 15 janvier 1944, le programme de construction navale pour les gros navires et tout le programme de construction des navires de transport ont été fusionnés et placés sous la surveillance de la compagnie de la Couronne dont le nom est devenu Wartime Shipbuilding Limited.

La St. John Dry Dock and Shipbuilding Company Limited, de St-Jean, N.-B., en mai 1941, et la Geo. T. Davie & Sons, Ltd., de Lauzon, en août 1941 obtenaient un contrat global de cinq navires de 4,700 tonneaux du type Gray. Ce navire convient en particulier au commerce dans les ports où la profondeur de l'eau ou les autres facilités sont insuffisantes pour les cargos beaucoup plus gros de 10,350 tonneaux. Comme ces navires s'annonçaient d'une extrême utilité et comme la capacité des deux chantiers n'était pas très considérable, il fut décidé de construire un chantier maritime à Pictou, Nouvelle-Ecosse, afin d'assurer des emplacements additionnels pour la construction des navires de 4,700 tonneaux. Ce chantier, propriété exclusive de la Couronne, a mis en place sa première quille le 28 février 1942.

### (b) Description des navires

Le Canada ne construit en réalité que deux sortes de navires marchands en acier, soit celui de 10,350 tonneaux et celui de 4,700 tonneaux. Il s'est efforcé d'uniformiser non seulement les dimensions générales mais aussi, dans la mesure du possible, tous les détails de l'armement. Quatre types de navires de 10,350 tonneaux ont été produits au Canada: le *North Sands*, le *Victory*, le pétrolier *Victory* et le *Canadian*. Voici en quoi consistent ces quatre types: