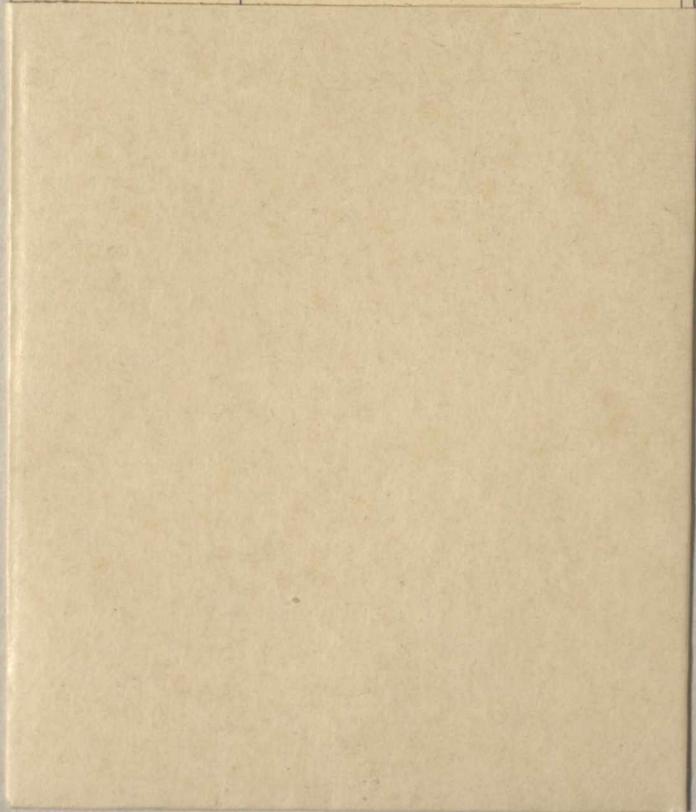


J CANADA. PARL. C. DES C.
103 COM. SPEC. ... DEPENSES
H72 DE GUERRE.
1943/44
D4 Procès-verbaux.

A4 DATE	NAME - NOM



SESSION DE 1943-44
CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ SPÉCIAL D'ENQUÊTE
SUR LES

DÉPENSES DE GUERRE

PROCÈS-VERBAUX

SÉANCES DES

19, 20 et 22 JUILLET,

13 SEPTEMBRE,

14 et 15 OCTOBRE,

4 et 9 NOVEMBRE 1943 et des

19, 20, 21, 22 et 25 JANVIER 1944

Le présent fascicule comprend
LE PREMIER, LE DEUXIÈME, LE TROISIÈME, LE
QUATRIÈME ET LE CINQUIÈME RAPPORTS
À LA CHAMBRE

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1944

ORDRES DE RENVOI

Le SAMEDI 17 juillet 1943.

Résolu.—Qu'un Comité spécial soit institué pour étudier les dépenses faites à même les sommes que le Parlement a votées pour les services de défense et pour d'autres services qui ont une relation directe avec la guerre, et pour indiquer, par rapport, quelles économies compatibles avec l'exécution de la politique décidée par le gouvernement peuvent, le cas échéant, être faites, et que nonobstant l'article 65 du Règlement, le Comité se compose des vingt-quatre membres suivants: MM. Black (*Cumberland*), Blackmore, Boucher, Cleaver, Coldwell, Donnelly, Dupuis, Fauteux, Ferland, Gladstone, Golding, Graham, Hill, Homuth, Hurtubise, Jackman, Nixon, O'Neill, Picard, Pinard, Pottier, Reid, Sissons, Winkler, et que ce Comité soit autorisé à assigner des personnes, à faire produire des documents et dossiers, à interroger des témoins et à faire rapport à la Chambre de temps à autre.

Pour copie conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

Le MARDI 20 juillet 1943.

Le premier rapport du Comité spécial d'enquête sur les dépenses de guerre présenté à la Chambre le lundi 19 juillet 1943, a été adopté par la Chambre aujourd'hui et se lit comme suit:

Votre Comité recommande ce qui suit:

1. Qu'il lui soit permis de siéger pendant les séances de la Chambre, de poursuivre son enquête nonobstant l'ajournement de la Chambre, et de se transporter d'un endroit à l'autre;

2. Qu'il soit autorisé à déterminer de quelle manière et dans quelle mesure ses procès-verbaux et témoignages seront imprimés ou dactylographiés, et, quand il en ordonnera l'impression, qu'il en soit imprimé 500 exemplaires en anglais et 200 en français, et que soit suspendue à cet égard l'application de l'article 64 du Règlement;

3. Qu'il soit autorisé à instituer des sous-comités, à en fixer le quorum et à leur confier l'examen de toute question renvoyée au Comité; que les sous-comités ainsi institués soient autorisés à mander des personnes, à requérir la production de documents et registres, à interroger des témoins sous serment ou autrement, à siéger pendant les séances de la Chambre et nonobstant l'ajournement de la Chambre, à se transporter d'un endroit à l'autre, et faire périodiquement rapport au Comité;

4. Qu'il soit autorisé à employer les secrétaires, sténographes, commis et autres employés qu'il jugera nécessaires;

5. Dans le cas où la sécurité nationale interdira la publication de certaines recommandations ainsi que des arguments sur lesquels elles sont fondées, qu'il soit autorisé à transmettre au premier ministre un mémoire devant être soumis à

l'étude du Cabinet de guerre, à condition que lorsque le Comité aura exercé une telle prérogative, il en soit fait rapport à la Chambre dans le plus bref délai possible.

Votre Comité recommande de plus que durant l'ajournement de la Chambre, ses rapports soient censés avoir été déposés, si un délai de sept jours s'est écoulé depuis la date de leur remise entre les mains du greffier de la Chambre.

Votre Comité recommande de plus que son quorum soit fixé à six membres et que soit suspendue à cet égard l'application de l'article 65 (3) du Règlement.

Pour copie conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

Le VENDREDI 23 juillet 1943.

Résolu,—Que le nom de M. McGregor soit substitué à celui de M. Boucher comme membre du Comité spécial d'enquête sur les dépenses de guerre.

Pour copie conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

PROCÈS-VERBAUX

Le LUNDI 19 juillet 1943.

Le Comité spécial d'enquête sur les dépenses de guerre se réunit à dix heures du matin.

Présents: MM. Black (*Cumberland*), Blackmore, Cleaver, Coldwell, Donnelly, Dupuis, Gladstone, Golding, Graham, Hill, Hurtubise, Jackman, O'Neill, Pinard, Pottier, Reid et Sissons—(17).

Sur proposition de M. Golding, appuyé par M. Reid, M. Cleaver est nommé président.

M. Cleaver prend le fauteuil et remercie le Comité de l'honneur qui lui est conféré.

Le président signale au Comité que la séance a été convoquée pour fins d'organisation et soumet un projet de rapport demandant certains pouvoirs à la Chambre, savoir:

Votre Comité recommande ce qui suit:

1. Qu'il lui soit permis de siéger pendant les séances de la Chambre, et de poursuivre son enquête nonobstant l'ajournement de la Chambre, et de se transporter d'un endroit à l'autre;

2. Qu'il soit autorisé à déterminer de quelle manière et dans quelle mesure ses procès-verbaux et témoignages seront imprimés ou dactylographiés, et, quand il en ordonnera l'impression, qu'il en soit imprimé 500 exemplaires en anglais et 200 en français, et que soit suspendu à cet égard l'application de l'article 64 du Règlement;

3. Qu'il soit autorisé à instituer des sous-comités, à en fixer le quorum et à leur confier l'examen de toute question renvoyée au Comité; que les sous-comités ainsi institués soient autorisés à mander des personnes, à requérir la production de documents et registres, à interroger des témoins sous serment ou autrement, à siéger pendant les séances de la Chambre et nonobstant l'ajournement de la Chambre, à se transporter d'un endroit à l'autre, et à faire périodiquement rapport au Comité;

4. Qu'il soit autorisé à employer les secrétaires, sténographes, commis et autres employés qu'il jugera nécessaires;

5. Dans le cas où la sécurité nationale interdira la publication de certaines recommandations ainsi que des arguments sur lesquels elles sont fondées, qu'il soit autorisé à transmettre au premier ministre un mémoire devant être soumis à l'étude du Cabinet de guerre, à condition que lorsque le Comité aura exercé une telle prérogative, il en soit fait rapport à la Chambre dans le plus bref délai possible.

Votre Comité recommande de plus que durant l'ajournement de la Chambre, ses rapports soient censés avoir été déposés, si un délai de sept jours s'est écoulé, depuis la date de leur remise entre les mains du greffier de la Chambre.

Votre Comité recommande de plus que son quorum soit fixé à six membres et que soit suspendue à cet égard l'application de l'article 65 (3) du Règlement.

Sur la proposition de M. Sissons, il est

Résolu,—Que le projet de rapport, modifié, soit adopté.

Il est ordonné que le premier rapport soit présenté à la Chambre.

Sur la proposition de M. Pottier, il est

Résolu,—Qu'un sous-comité composé du président et de MM. Coldwell, Blackmore, Jackman, Graham, Pottier et Sissons soit institué pour préparer le programme du jour et faire rapport de temps à autre au Comité.

D'autres questions concernant les séances du Comité durant la période d'ajournement de la Chambre, sont aussi discutées et remises à la prochaine séance pour être discutées de nouveau.

Le Comité s'ajourne à demain, mardi 20 juillet, à 9 h. 30 du matin.

Le secrétaire du Comité,
R. ARSENAULT.

Le MARDI 20 juillet 1943.

Le Comité spécial d'enquête sur les dépenses de guerre se réunit à 9 h. 30 du matin, sous la présidence de M. Cleaver.

Présents: MM. Black (*Cumberland*), Blackmore, Boucher, Cleaver, Donnelly, Dupuis, Fauteux, Gladstone, Golding, Graham, Hill, Hurtubise, Jackman, Pinard, Pottier, Reid, Sissons.

Le procès-verbal de la dernière séance est lu et approuvé.

Le Comité délibère sur la question de l'organisation des séances qui seront tenues durant l'ajournement de la Chambre. Il est entendu:

1. Que le Comité soit convoqué pour le lundi 6 septembre 1943, avec entente que les sous-comités ne siégeront pas avant le 13 septembre, et que seule la présence des présidents des sous-comités sera requise avant le 13 septembre.
2. Que les sténos-dactylos des députés requises durant l'ajournement de la Chambre soient réparties sur la base suivante: une pour le président, une pour chacun des présidents des sous-comités, une pour chacun des chefs des partis C.C.F et Crédit Social et une par deux membres formant le reste du Comité sur la recommandation de ces membres.
3. Qu'au lieu de quatre copies, comme par le passé, des témoignages entendus à huis clos, trois copies additionnelles soient dactylographiées pour l'usage des membres du Comité.

La séance est suspendue à onze heures pour être reprise à quatre heures de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

La séance est reprise à quatre heures de l'après-midi, sous la présidence de M. Cleaver.

Présents: MM. Black (*Cumberland*), Blackmore, Cleaver, Donnelly, Dupuis, Fauteux, Gladstone, Golding, Graham, Hill, Hurtubise, Jackman, Picard, Pinard, Pottier, Reid, Sissons.

Les questions touchant l'organisation des séances du Comité durant l'ajournement de la Chambre sont de nouveau discutées.

Sur la proposition de M. Pottier, il est

Résolu,—Qu'un sous-comité composé du président et de MM. Graham, Pottier, Sissons, Jackman, Blackmore et Coldwell soit chargé d'interviewer le ministre des Finances au sujet d'une allocation de dépenses pour les membres lorsque le Comité siégera durant l'ajournement de la Chambre, et de faire rapport à la prochaine séance.

Le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
R. ARSENAULT.

Le JEUDI 22 juillet 1943.

Le Comité spécial d'enquête sur les dépenses de guerre se réunit à cinq heures de l'après-midi, sous la présidence de M. Cleaver.

Présents: MM. Black (*Cumberland*), Blackmore, Cleaver, Donnelly, Dupuis, Fauteux, Golding, Graham, Hurtubise, Jackman, Nixon, Picard, Pinard, Pottier, Sissons.

Au nom du sous-comité du programme, le président présente le rapport suivant:

“Le sous-comité du programme du Comité spécial d'enquête sur les dépenses de guerre recommande:

1. La nomination d'un sous-comité (n° 1) pour faire enquête sur les questions suivantes:

- (a) C.A.R.C., services et production d'aéronefs;
- (b) Services navals et construction maritime de tous genres;
- (c) Contrats avec les clubs, associations ou compagnies d'aviation civile;
- (d) Construction des bâtiments des aéroports, des aérodromes et de l'aviation militaire, plans et devis concernant ces travaux et leur inspection au cours de la construction.

Que ce sous-comité comprenne MM. Pottier (président), Black, Blackmore, Boucher, Ferland, Golding, Hill, Hurtubise, Pinard et Reid et que le quorum soit de trois membres.

2. La nomination d'un sous-comité (n° 2) pour enquêter sur les questions suivantes:

- (a) Services de l'armée;
- (b) Equipements de tous genres de l'armée;

- (c) Soins médicaux, dentaires et hospitaliers des forces armées, de la marine et de l'aviation militaire;
- (d) Fourniture et inspection des vivres pour les forces armées, alimentation et récupération des rebuts;
- (e) Construction des bâtiments pour les forces armées et la marine.

Que ce sous-comité comprenne MM. Sissons (président), Homuth, Picard, O'Neill, Dupuis, Nixon et que le quorum soit de trois membres.

3. La nomination d'un sous-comité (n° 3) pour enquêter sur les questions suivantes:

- (a) Opération des compagnies appartenant au gouvernement et tous genres d'équipement et de matériel militaires autres que ceux faisant l'objet de l'enquête des sous-comités n°s 1 et 2;
- (b) Commissions de guerre;
- (c) Aménagement de Shipshaw;
- (d) Impôts sur les compagnies, y compris dépréciation accélérée spéciale en temps de guerre.

Que ce sous-comité comprenne MM. Graham (président), Jackman, Coldwell, Donnelly, Gladstone, Fauteux, Winkler et que le quorum soit de trois membres.

4. Que le président soit membre *ex-officio* de tous les sous-comités susdits.

M. Golding propose l'adoption du rapport ci-dessus.

Quelques députés ayant exprimé le désir de siéger avec un sous-comité plutôt qu'un autre, le président suggère que cette question soit étudiée lorsque le Comité se réunira après l'ajournement de la Chambre.

Au nom du sous-comité nommé lors de la dernière séance, M. Graham fait rapport que le sous-comité a eu une entrevue avec le ministre des Finances tel qu'il en a été chargé et que la question des dépenses des députés qui siégeront après l'ajournement de la Chambre a été réglée.

Le Comité s'ajourne au lundi 13 septembre 1943, à dix heures du matin.

Le LUNDI 13 septembre 1943.

Le Comité spécial d'enquête sur les dépenses de guerre se réunit à onze heures du matin, sous la présidence de M. Cleaver.

Présents: MM. Blackmore, Cleaver, Coldwell, Donnelly, Dupuis, Fauteux, Ferland, Gladstone, Golding, Graham, Hill, Homuth, Hurtubise, Jackman, McGregor, Nixon, O'Neill, Pinard, Reid, Sissons.

Le président soumet un rapport du sous-comité du programme recommandant que les sous-comités n°s 1 et 2 soient fusionnés sous la présidence de M. Graham dans le but de faire enquête conjointement sur l'aménagement de Shipshaw.

Sur la proposition de M. Sissons, le rapport du sous-comité du programme est adopté.

M. Reid suggère que tous les cas de gaspillage se rapportant à l'effort de guerre du Canada fassent l'objet d'une enquête par le Comité et il propose qu'on demande à la presse de demander à la population canadienne de signaler tous les cas de gaspillage au Comité. La proposition est adoptée.

Le Comité procède au choix du personnel requis pour les séances durant l'ajournement de la Chambre.

Le président soumet une liste des sténos-dactylos choisies conformément à la résolution du Comité adoptée le 20 juillet et il suggère de retenir leurs services à raison de \$5 par jour pour une semaine de cinq jours.

M. McGregor propose que les sténos-dactylos soient rémunérées à raison de \$30 par semaine.

M. Jackman propose en amendement que le salaire des sténos-dactylos soit de \$25 par semaine.

La modification, mise aux voix, est rejetée.

La résolution principale est adoptée.

Sur la proposition de M. Homuth, appuyé par M. Reid, il est résolu que les services des sténos-dactylos suivantes soient retenus à raison de \$30 par semaine:

A dater du mardi 7 septembre 1943 et jusqu'à nouvel avis: Ann Wolff, Louise A. Nash, Violet M. Jackson, Pauline Déchêne;

A dater du lundi 13 septembre 1943 et jusqu'à nouvel avis: Agnes Anderson, Vera Barton, M. G. Beattie, Grace L. Bennett, Thérèse Brunelle, Paule Chaussé, Pauline Gravel, Gwen Hudson, Winnifred Linton, Lucienne Robert;

A dater du lundi 20 septembre 1943 et jusqu'à nouvel avis: Jean McIntosh.

Sur proposition de M. Coldwell, appuyé par M. Fauteux, il est

Résolu.—Qu'à compter du lundi 13 septembre 1943 et jusqu'à nouvel avis, les personnes suivantes soient engagées par le Comité: R. Arsenault, comme secrétaire du Comité, et D. Butt, W. J. Clinton et R. A. Whitman, comme sténographes du Comité, et que chacune de ces personnes reçoive pour ses services un traitement mensuel de \$250.00.

M. Golding propose: "Que les séances desdits sous-comités soient tenues à huis-clos sauf si le sous-comité en décide autrement de temps à autre, et qu'on fasse seulement sept copies dactylographiées des délibérations et témoignages quand les séances sont à huis clos; une copie pour le président du Comité principal, une autre pour le président du sous-comité, une troisième pour le secrétaire du Comité, une quatrième à envoyer au témoin qui la retournera après l'avoir corrigée et trois autres à l'usage des membres du Comité; que toutes les copies soient confiées au greffier, quand elles ne servent pas".

M. Coldwell propose en amendement que les treize premiers mots, savoir: "Que les séances desdits sous-comités soient tenues à huis clos sauf si le sous-comité" soient retranchés et remplacés par: "Que les séances du Comité ou des sous-comités soient publiques sauf si le Comité ou les sous-comités".

Après délibération, la séance est suspendue jusqu'à quatre heures de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

La séance est reprise à quatre heures de l'après-midi.

Présents: MM. Black (*Cumberland*), Blackmore, Cleaver, Coldwell, Donnelly, Dupuis, Fauteux, Ferland, Gladstone, Golding, Graham, Hill, Homuth, Hurtubise, Jackman, Nixon, McGregor, O'Neill, Picard, Pinard, Reid, Sissons.

Le Comité reprend ses délibérations sur la proposition de M. Golding et la modification de M. Coldwell.

La modification, mise aux voix, est rejetée.

La résolution principale est adoptée.

Le président demande au Comité de revenir à la question du choix du personnel requis par le Comité pour ses séances durant l'ajournement de la Chambre.

Sur la proposition de Homuth, appuyé par M. Picard, il est

Résolu.—Qu'à compter du lundi 13 septetmbre 1943 et jusqu'à nouvel avis, les personnes suivantes soient engagées comme préposées aux machines à dicter, à raison de \$6.50 par jour pour une semaine de six jours: Cécile Sabourin, Marion Gardner et Ada Kellett.

Le président déclare qu'en vue d'établir leur allocation de dépenses, la présence des membres sera consignée au procès-verbal du Comité principal et des sous-comités. Au sujet du paiement de l'allocation de dépenses, il soumet les règlements suivants qui sont discutés et approuvés:

"Les membres du Comité seront pleinement rétribués, de la date de la convocation du Comité jusqu'à son ajournement final. Cependant des déductions seront faites pour chaque jour d'absence d'un député d'une séance du Comité ou du sous-comité auquel il appartient. Les députés seront rétribués également pour le dimanche alors qu'ils seront véritablement à Ottawa, à l'exception des députés d'Ottawa et de Carleton. Une semaine entière sera déduite, si un député est absent pendant une semaine entière des séances du Comité ou des sous-comités".

Les modifications suivantes sont apportées aux trois sous-comités nommés le 22 juillet:

M. Dupuis est transféré du sous-comité n° 2 au sous-comité n° 1; M. Fauteux, du sous-comité n° 3 au sous-comité n° 2; M. Pinard du sous-comité n° 1 au sous-comité n° 2; M. Picard, du sous-comité n° 2 au sous-comité n° 3.

Le Comité s'ajourne pour se réunir sur convocation du président.

Le secrétaire du Comité,

R. ARSENAULT.

Le JEUDI 14 octobre 1943.

Le Comité spécial d'enquête sur les dépenses de guerre se réunit à 10 h. 30 du matin sous la présidence de M. Cleaver.

Présents: MM. Black (*Cumberland*), Blackmore, Cleaver, Coldwell, Donnelly, Fauteux, Ferland, Golding, Graham, Hill, Hurtubise, Jackman, McGregor, Nixon, O'Neill, Pinard, Reid, Sissons, Winkler.

Au nom du sous-comité du programme, le président soumet la recommandation suivante:

"La nomination d'un sous-comité (n° 4) pour enquêter sur les conditions concernant les instruments aratoires et leur entretien et que ce sous-comité comprenne: MM. Golding (président), Blackmore, Coldwell, Donnelly, Jackman, Nixon, Picard".

M. Reid met en doute la juridiction du Comité de faire enquête sur cette question, et demande que le procès-verbal en fasse mention.

Sur la proposition de M. Graham, le rapport du sous-comité du programme est adopté.

Le président ayant demandé une expression d'opinion, le Comité décide qu'en ce qui concerne les rapports du sous-comité du programme, le Comité ne doit être convoqué que pour la réception de ces rapports, et non pour discuter les questions avant de les déférer au sous-comité du programme.

M. Black suggère que le Comité fasse enquête sur la destination des fournitures de guerre et sur le crédit d'un milliard de dollars d'aide mutuelle.

En vue de procéder à la tenue des séances des sous-comités convoqués pour aujourd'hui, le président suggère que le Comité se réunisse de nouveau demain pour étudier la question soulevée par M. Black et toute autre question dont le Comité pourrait être saisi.

Le Comité s'ajourne au vendredi 15 octobre à dix heures du matin.

Le secrétaire du Comité,

R. ARSENAULT.

Le VENDREDI 15 octobre 1943.

Le Comité spécial d'enquête sur les dépenses de guerre se réunit à dix heures du matin, sous la présidence de M. Cleaver.

Présents: MM. Black (*Cumberland*), Blackmore, Cleaver, Coldwell, Donnelly, Dupuis, Fauteux, Graham, Golding, Hill, Hurtubise, Jackman, McGregor, Nixon, O'Neill, Pinard, Reid, Sissons, Winkler.

Le Comité ayant étudié les suggestions de M. Black concernant les objets d'enquête, il est entendu que le sous-comité n° 2 aura le pouvoir, aux termes de son ordre de renvoi du 22 juillet, de faire enquête sur la destination des fournitures de guerre. La question d'enquêter sur le crédit d'un milliard de dollars d'aide mutuelle est déferée au sous-comité du programme.

M. McGregor suggère que le Comité fasse enquête sur la récupération du matériel de construction appartenant au gouvernement et non utilisé. Cette question est déferée également au sous-comité du programme.

M. Fauteux suggère que le Comité se renseigne afin de savoir si les navires construits au Canada pourraient servir pour fins commerciales après la guerre, en concurrence avec les navires des autres pays. Cette question est déferée au sous-comité n° 1 qui s'occupe actuellement de la construction des navires de tous genres.

M. Blackmore fait mention de certains cas de gaspillage qui lui ont été signalés, et il est prié de conférer avec le président du sous-comité n° 2.

M. Reid suggère que le travail du Comité reçoive de la publicité et qu'à cette fin des communiqués soient remis à la presse de temps à autre.

Le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

Le secrétaire du Comité,

R. ARSENAULT.

Le JEUDI 4 novembre 1943.

Le Comité spécial d'enquête sur les dépenses de guerre se réunit à 9 h. 30 du matin, sous la présidence de M. Cleaver.

Présents: MM. Black (*Cumberland*), Cleaver, Coldwell, Donnelly, Dupuis, Fauteux, Ferland, Gladstone, Golding, Graham, Hill, Jackman, McGregor, Nixon, O'Neill, Picard, Pinard, Pottier, Reid, Sissons, Winkler—21.

Le Comité étudie des questions concernant ses délibérations futures.

Le président déclare que les sous-comités avaient espéré pouvoir terminer leurs séances au plus tard le 6 novembre. Il soumet un état des dépenses estimatives basées sur cette présomption et prévoyant la reprise des séances du Comité le 19 janvier 1944 pour l'étude des rapport du Comité à la Chambre.

M. Graham, président du sous-comité d'enquête sur l'aluminium, fait savoir qu'à la demande de M. Coldwell, un témoin a été appelé pour le lundi 6 novembre et que l'ajournement du sous-comité devra être retardé de quelques jours si on veut que l'enquête ait une conclusion satisfaisante.

Après délibération, on décide à l'unanimité que tous les témoignages nécessaires devront être entendus avant l'ajournement des séances du sous-comité.

Sur proposition de M. Golding, il est résolu qu'à la conclusion de ses séances, le sous-comité d'enquête sur l'aluminium siège avec le Comité principal afin de décider, à la lumière des faits alors connus, du travail futur du Comité.

Le rengagement des sténos-dactylos pour les députés, devenu nécessaire par suite de l'ajournement imminent du sous-comité n° 1, est laissé à la discrétion du président après consultaion avec M. Graham et le secrétaire du Comité.

Le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
R. ARSENAULT.

Le MARDI 9 novembre 1943.

Le Comité spécial d'enquête sur les dépenses de guerre se réunit à 4 h. 30 de l'après-midi, sous la présidence de M. Cleaver.

Présents: MM. Blackmore, Cleaver, Coldwell, Donnelly, Fauteux, Gladstone, Graham, Jackman, Nixon, O'Neill, Picard, Pinard, Sissons, Winkler.

Sur la proposition de M. Sissons, il est

Résolu.—Que l'engagement des sténographes du Comité et des préposées aux machines à dicter, autorisé par le Comité le 13 septembre 1943, prenne fin le 13 novembre 1943.

Sur la proposition de M. Graham, il est

Résolu.—Que l'engagement du secrétaire, autorisé par le Comité le 13 septembre 1943, prenne fin le 13 novembre 1943.

Sur la proposition de M. Jackman, la résolution suivante est adoptée:

“Attendu que l'engagement de toutes les sténos-dactylos, autorisé par le Comité le 13 septembre 1943, a pris fin au moyen d'un avis régulier, à dater du 6 novembre 1943;

Et attendu que vu l'impossibilité pour les sous-comités de terminer, tel que prévu, l'enquête sur l'aluminium, les sténos-dactylos dont les noms suivent ont été employées de nouveau à tant par jour: Ann Wolff, Violet M. Jackson, Pauline Déchêne, Agnes Anderson, Vera Barton, Thérèse Brunelle, Paule Chaussé, Winifred Linton et Jean McIntosh;

En conséquence, le traitement des sténos-dactylos précitées pour une période additionnelle de trois jours est par les présentes autorisé."

Sur la proposition de M. Jackman, il est

Résolu,—Que durant l'ajournement imminent du Comité, M. Graham, président du sous-comité n° 3 touche l'allocation de dépenses quotidienne régulière, pendant une période n'excédant pas deux semaines, alors qu'il sera à Ottawa, pour la préparation du rapport d'enquête sur l'aluminium.

Sur la proposition de M. Picard, il est

Résolu,—Que durant l'ajournement imminent du Comité, les services de Violet M. Jackson soient retenus pour aider M. Graham, président du sous-comité n° 3, pendant une période n'excédant pas deux semaines, au même salaire que celui autorisé par le Comité le 13 septembre 1943.

Sur la proposition de M. Coldwell, il est

Résolu,—Que les dépenses de M. Irving Lipkowitz qui a rendu témoignage devant les sous-comités nos 2 et 3 soient remboursées.

Sur la proposition de M. Donnelly, il est

Ordonné,—Que les dépenses de M. R. E. Powell qui a rendu témoignage devant les sous-comités nos 2 et 3 soient remboursées.

Le président suggère que le Comité se réunisse de nouveau le mercredi 19 janvier 1944 pour étudier ses rapports à la Chambre. Il insiste auprès des députés sur l'importance de préparer les rapports des sous-comités pour que le Comité principal puisse les étudier au plus tard le 21 janvier.

Le président remercie les membres de leur coopération. Il exprime aussi la reconnaissance du Comité pour le travail efficace du personnel attaché au Comité.

Le Comité s'ajourne au mercredi 19 janvier 1944, à onze heures du matin.

Le secrétaire du Comité,
R. ARSENAULT.

Le MERCREDI 19 janvier 1944.

Le Comité spécial d'enquête sur les dépenses de guerre se réunit à onze heures du matin, sous la présidence de M. Cleaver.

Présents: MM. Black (*Cumberland*), Blackmore, Cleaver, Donnelly, Dupuis, Gladstone, Golding, Graham, Hill, Homuth, Hurtubise, Jackman, McGregor, Nixon, O'Neill, Pinard, Pottier, Reid, Sissons, Winkler.

Le président invite les membres à faire des suggestions quant à la procédure à suivre pour l'étude des projets de rapports d'enquêtes faites par les sous-comités.

On décide que chaque sous-comité étudiera son propre rapport et que le Comité principal siégera le soir pour recevoir ces rapports.

On décide également qu'une fois les rapports adoptés par les sous-comités, une copie de ces rapports soit mise à la disposition de tous les membres du Comité avant leur présentation au Comité principal.

Sur la proposition de M. Reid, appuyé par M. Pottier, il est

Résolu,—Que les sténo-dactylos dont les noms suivent soient engagées de nouveau par le Comité à compter de ce jour: Ann Wolff, Violet M. Jackson, Louise A. Nash, Vera Barton, M. G. Beattie, Grace L. Bennett, Thérèse Brunelle, Paule Chaussé, Pauline Gravel, Gwen Hudson, Winnifred Linton, Lucienne Robert, Jean MacIntosh; et que Margaret Keith soit employée à la place de Pauline Déchéne.

M. McGregor fait une déclaration prétendant que certaines irrégularités auraient été commises dans la construction de l'usine n° 2 de chargement d'obus et suggère que cette question fasse l'objet d'une enquête de la part du Comité.

Le président signale que le Comité a été convoqué de nouveau pour étudier ses rapports à la Chambre et qu'il est entendu que pour le présent, d'autres témoignages ne seront pas entendus. Il demande à M. McGregor de préparer un mémoire pour le président ou le secrétaire du Comité en ayant soin d'indiquer la nature des irrégularités afin que les mesures jugées nécessaires puissent être prises.

Le Comité s'ajourne au jeudi 20 janvier, à huit heures du soir.

Le secrétaire du Comité,
R. ARSENAULT.

Le JEUDI 20 janvier 1944.

Le Comité spécial d'enquête sur les dépenses de guerre se réunit à huit heures du soir, sous la présidence de M. Cleaver.

Présents: MM. Black (*Cumberland*), Blackmore, Cleaver, Coldwell, Donnelly, Dupuis, Gladstone, Golding, Graham, Hill, Homuth, Jackman, McGregor, Nixon, O'Neill, Picard, Pinard, Pottier, Reid, Sissons, Winkler.

Le procès-verbal de la dernière séance est lu et adopté.

Sur la proposition de M. Pottier, il est

Ordonné,—Que le nom d'Albertine Déziel soit substitué à celui de Pauline Gravel sur la liste des sténos-dactylos adoptée par le Comité le 19 janvier.

Le Comité procède à l'étude du projet de rapport sur les conditions concernant les instruments aratoires et leur entretien, soumis par le sous-comité n° 4.

Ledit rapport ayant été étudié et modifié, M. Golding propose qu'il soit adopté avec modification et qu'il soit présenté à la Chambre comme deuxième rapport du Comité.

La résolution est adoptée.

Le président suggère qu'à la suite de l'adoption de tous les rapports, et avant l'ajournement final, le Comité se réunisse pour une discussion générale.

Le Comité décide que cette réunion aura lieu le mardi 25 janvier, à onze heures du matin.

Le président présente le rapport suivant du sous-comité du programme, en date d'aujourd'hui:

Le sous-comité du programme sollicite la permission de présenter le rapport suivant:

Que le texte des communiqués de presse préparés par M. McGregor et dans lesquels il déclare que, concernant l'usine n° 2 de chargement d'obus située à Pickering, on lui a fourni la preuve de sérieuses allégations que des noms fictifs figurent sur la feuille de paye et qu'on a fait un mauvais usage des matériaux, soit transmis immédiatement au ministre des Munitions et approvisionnements.

Etant donné qu'il est absolument impossible de tenir une enquête complète sur les autres accusations de M. McGregor concernant la "mauvaise gestion", avant mercredi prochain alors que la présente session sera prorogée et que le Comité aura cessé d'exister, cette question devrait recevoir une prompt attention lorsque le Comité spécial d'enquête sur les dépenses de guerre sera de nouveau institué, à la prochaine session.

M. Pottier propose que le rapport du sous-comité du programme soit adopté.

M. Homuth propose, en amendement, que tous les mots après le mot "exister", dans le deuxième paragraphe, soient retranchés et remplacés, en conséquence, par les suivants: "et que le Comité spécial d'enquête sur les dépenses de guerre soit reconstitué promptement lors de la prochaine session et que cette question reçoive une attention immédiate".

Après délibération, M. Homuth retire sa modification et la résolution principale est adoptée.

M. Homuth propose:

Que le secrétaire du Comité prépare un rapport à la Chambre recommandant que le Comité spécial d'enquête sur les dépenses de guerre soit reconstitué promptement, lors de la prochaine session, pour continuer son travail, et que ce rapport soit soumis au Comité, pour adoption, à la séance du mardi 25 janvier.

La résolution est adoptée sur division.

Le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau demain, vendredi 21 janvier, à 3 h. 30 de l'après-midi.

Le secrétaire du Comité,
R. ARSENAULT.

Le VENDREDI 21 janvier 1944.

Le Comité spécial d'enquête sur les dépenses de guerre se réunit à quatre heures de l'après-midi, sous la présidence de M. Cleaver.

Présents: MM. Black (*Cumberland*), Blackmore, Cleaver, Coldwell, Donnelly, Dupuis, Gladstone, Golding, Graham, Hill, Homuth, Hurtubise, Jackman, McGregor, Nixon, O'Neill, Picard, Pinard, Pottier, Reid, Sissons et Winkler—22.

M. Dupuis fait part au Comité de la perte subie par un des membres du Comité, M. Blackmore, par suite du décès de son fils en service actif outre-mer.

Sur la proposition de M. Dupuis et de M. Reid, il est

Ordonné,—Que le secrétaire transmette à M. Blackmore, les condoléances du Comité.

M. Graham, président des sous-comités conjoints nos 2 et 3, présente le rapport d'enquête sur l'aluminium, et le Comité procède à l'étude dudit rapport.

On décide d'étudier le rapport par sections.

Sur la proposition de M. Donnelly, section un (pages 1 à 13) adoptée, sur division.

Sur la proposition de M. Sissons, section 2 (pages 13 à 16) adoptée, sur division.

Sur la proposition de M. Winkler, section 3 (pages 16 à 25) adoptée, sur division.

Sur la proposition de M. Donnelly, section 4 (pages 25 à 28) adoptée, sur division.

Sur la proposition de M. Sissons, section 5 (pages 28 à 47) adoptée, sur division.

Sur la proposition de M. Pinard, section 6 (pages 47 à la fin) adoptée, sur division.

M. Coldwell fait une déclaration dans laquelle il s'oppose aux conclusions du Comité, en se basant sur les témoignages rendus. La délibération s'ensuit.

M. Pinard propose que le rapport des sous-comités conjoints 2 et 3 soit adoptée et qu'il soit présenté à la Chambre comme troisième rapport du Comité.

La résolution est adoptée, M. Coldwell dissident.

Le Comité s'ajourne à demain samedi 22 janvier, à onze heures du matin.

Le secrétaire du Comité,
R. ARSENAULT.

Le SAMEDI 22 janvier 1944.

Le Comité spécial d'enquête sur les dépenses de guerre se réunit à onze heures du matin, sous la présidence de M. Cleaver.

Présents: MM. Black (*Cumberland*), Blackmore, Cleaver, Donnelly, Gladstone, Golding, Graham, Hill, Hurtubise, McGregor, Nixon, O'Neill, Pinard, Pottier, Reid, Sissons, Winkler.

M. Pottier, président du sous-comité n° 1, présente le rapport du sous-comité sur la construction maritime, et le Comité passe à l'étude dudit rapport.

M. McGregor propose en amendement au rapport, que les annexes soumises comme partie des témoignages et se rapportant aux chiffres cités dans le rapport (section (e), coût), page 7, soient incorporées au rapport.

La modification est rejetée.

M. McGregor propose que le paragraphe 5, page 12, intitulé "Contre-torpilleur de la classe dite Tribu", soit modifié en y ajoutant de plus amples renseignements, y compris le coût de construction au Canada par rapport au coût de construction dans les autres pays.

La modification est rejetée.

Le rapport ayant été étudié et modifié.

M. Pottier propose que ledit rapport, modifié, soit adopté et présenté à la Chambre comme quatrième rapport du Comité.

Le Comité s'ajourne au mardi 25 janvier, à onze heures du matin.

Le secrétaire du Comité,
R. ARSENAULT.

Le MARDI 25 janvier 1944.

Le Comité spécial d'enquête sur les dépenses de guerre se réunit à onze heures du matin, sous la présidence de M. Cleaver.

Présents: MM. Blackmore, Cleaver, Coldwell, Donnelly, Ferland, Gladstone, Golding, Graham, Hill, Hurtubise, Jackman, McGregor, Nixon, O'Neill, Pinard, Reid, Sissons, Winkler.

Conformément à la résolution du Comité adoptée le 20 janvier, le président soumet le projet de rapport suivant:

Le Comité spécial d'enquête sur les dépenses de guerre sollicite la permission de présenter le rapport suivant comme cinquième rapport:

1. Une copie des procès-verbaux de votre Comité est déposée ci-jointe.
2. Votre Comité est d'avis que son travail soit poursuivi et recommande qu'un comité spécial d'enquête sur les dépenses de guerre soit institué promptement à la prochaine session.

Sur la proposition de M. Jackman, le projet de rapport ci-dessus est adopté, et le président est autorisé à la présenter à la Chambre.

Sur la proposition de M. Graham, il est

Résolu,—Que le Comité ratifie l'engagement de Violet M. Jackson pour une période de dix-huit jours entre le 14 décembre 1943 et le 18 janvier 1944, pour aider à la préparation du projet de rapport des sous-comités n^{os} 2 et 3, et qu'elle soit rémunérée au taux autorisé pour les sténos-dactylos par résolution du Comité du 13 septembre 1943.

Sur la proposition de M. Sissons, il est

Résolu,—Que le Comité ratifie l'engagement d'Ann Wolff et Louise A. Nash pour deux jours (17 et 18 janvier 1944) pour aider à la préparation du projet de rapport du sous-comité n^o 1, et qu'elles soient rémunérées au taux autorisé pour les sténos-dactylos par résolution du Comité du 13 septembre 1943.

Sur la proposition de M. Jackman, il est

Résolu,—Qu'avis soit donné à toutes les sténos-dactylos engagées par le Comité que leurs services ne seront plus requis après le mardi 25 janvier 1944.

Sur la proposition de M. Nixon, il est

Résolu,—Que M. Graham, président des sous-comités conjoints n^{os} 2 et 3, et M. Pottier, président du sous-comité n^o 1, reçoivent une allocation de dépenses de quatorze jours, pour le temps qu'ils ont été occupés à la préparation des rapports des sous-comités.

Sur la proposition de M. Coldwell, il est

Résolu,—Que le secrétaire du Comité et les sténographes du Comité reçoivent les sommes suivantes pour les services qu'ils ont rendus depuis le 13 novembre jusqu'à ce jour inclusivement, fin de leur engagement: R. Arsenault, \$125; D. Butt, \$25; W. J. Clinton, \$25; R. A. Whitman, \$25.

Le président demande alors que les délibérations portent sur les travaux généraux du Comité, et plusieurs suggestions sont faites en vue de faciliter et d'améliorer le travail du Comité.

Le président félicite les députés et les remercie de leur présence aux séances du Comité au cours de l'ajournement de la Chambre. Il exprime aussi la gratitude du Comité pour les loyaux services des membres du personnel attaché au Comité.

Sur la proposition de M. Golding, un vote de remerciements est adopté à l'adresse du président et des présidents des sous-comités.

Sur la proposition de M. Reid, il est

Résolu,—Que les sous-comités existants soient dissous.

M. Blackmore propose que le rapport sténographié des délibérations d'aujourd'hui soit imprimé comme partie du procès-verbal.

La proposition est rejetée.

Sur la proposition de M. Graham, il est

Résolu,—Que les procès-verbaux du Comité et les rapports déposés à la Chambre soient imprimés.

Sur la proposition de M. Hurtubise, le Comité s'ajourne *sine die*.

Le secrétaire du Comité,
R. ARSENAULT.

Le LUNDI 19 juillet 1943.

Le Comité spécial d'enquête sur les dépenses de guerre a l'honneur de présenter son

PREMIER RAPPORT

Votre Comité recommande ce qui suit :

1. Qu'il lui soit permis de siéger pendant les séances de la Chambre, de poursuivre son enquête nonobstant l'ajournement de la Chambre, et de se transporter d'un endroit à l'autre ;

2. Qu'il soit autorisé à déterminer de quelle manière et dans quelle mesure ses procès-verbaux et témoignages seront imprimés ou dactylographiés, et, quand il en ordonnera l'impression, qu'il en soit imprimé 500 exemplaires en anglais et 200 en français, et que soit suspendue à cet égard l'application de l'article 64 du Règlement ;

3. Qu'il soit autorisé à instituer des sous-comités, à en fixer le quorum et à leur confier l'examen de toute question renvoyée au Comité ; que les sous-comités ainsi institués soient autorisés à mander des personnes, à requérir la production de documents et registres, à interroger des témoins sous serment ou autrement, à siéger pendant les séances de la Chambre et nonobstant l'ajournement de la Chambre, à se transporter d'un endroit à l'autre, et à faire périodiquement rapport au Comité ;

4. Qu'il soit autorisé à employer les secrétaires, sténographes, commis et autres employés qu'il jugera nécessaires ;

5. Dans les cas où la sécurité nationale interdira la publication de certaines recommandations ainsi que des arguments sur lesquels elles sont fondées, qu'il soit autorisé à transmettre au premier ministre un mémoire devant être soumis à l'étude du Cabinet de guerre, à condition que lorsque le Comité aura exercé une telle prérogative, il en soit fait rapport à la Chambre dans le plus bref délai possible.

Votre Comité recommande de plus que durant l'ajournement de la Chambre, ses rapports soient censés avoir été déposés, si un délai de sept jours s'est écoulé depuis la date de leur remise entre les mains du greffier de la Chambre.

Votre Comité recommande de plus que son quorum soit fixé à six membres et que soit suspendue à cet égard l'application de l'article 65 (3) du Règlement.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
HUGHES CLEAVER.

DEUXIÈME RAPPORT

Le MERCREDI 26 janvier 1944.

Le Comité spécial d'enquête sur les dépenses de guerre a reçu du sous-comité n° 4 le rapport suivant sur les conditions relatives aux machines agricoles et à leur réparation; après étude de ce rapport, il l'a adopté à titre de Deuxième Rapport à la Chambre.

RAPPORT DU SOUS-COMITÉ N° 4

Le présent sous-comité a été institué le 14 octobre 1943 et il a été chargé d'enquêter sur la question suivante:

(a) Conditions actuelles relatives aux instruments aratoires et à leur réparation.

Votre sous-comité a depuis accompli cette enquête et il a l'honneur de présenter son premier rapport, avec ses conclusions et recommandations.

Le tout respectueusement soumis.

Le président du sous-comité n° 4,
W. H. GOLDING.

BESOINS GÉNÉRAUX DE MACHINES AGRICOLES

Depuis le début de la guerre, les services armés et les industries de guerre ont enlevé à l'agriculture canadienne près d'un demi-million des travailleurs qu'elle employait. En outre, celle-ci a été appelée à accroître énormément la production des produits agricoles finis pour l'exportation, et de plus en plus nos exportations pour fins de guerre, aussi bien que la consommation plus forte au Canada résultant du revenu national accru, exigent une augmentation constante de cette production.

La pénurie susmentionnée d'ouvriers agricoles, la demande d'une plus forte production, et les restrictions rigoureuses imposées sur la fabrication des machines agricoles en vue de conserver les matériaux de guerre ont produit une rareté très sérieuse de machines agricoles (particulièrement de celles qui économisent la main-d'œuvre), à laquelle il faudrait remédier le plus tôt possible.

Votre sous-comité a étudié à fond la possibilité d'une augmentation immédiate des approvisionnements de machines agricoles et il désire exprimer sa reconnaissance de l'aide qu'il a obtenue des personnes et organismes suivants:

- Les compagnies fabricantes de machines agricoles au Canada;
- Les représentants de la *Canadian Federation of Agriculture*;
- M. D. P. Cruickshank, coordonnateur des métaux, Commission des prix et du commerce en temps de guerre;
- M. H. Bloom, administrateur des machines agricoles, Commission des prix et du commerce en temps de guerre;
- M. M. A. Hoey, corégisseur de l'acier, ministère des Munitions et approvisionnements;
- M. R. M. Fowler, secrétaire de l'avocat-conseil général, Commission des prix et du commerce en temps de guerre;
- M. C. Gavsie, avocat-conseil adjoint, ministère des Munitions et approvisionnements.

RESTRICTION DE GUERRE SUR LA FABRICATION DES INSTRUMENTS ARATOIRES

Le Canada produit environ 48 p. 100 des instruments aratoires dont il a besoin; il importe le reste des Etats-Unis. En ce qui concerne les instruments aratoires et les machines agricoles produits au Canada, plus de 20 p. 100 de cette production consiste en pièces et autre matériel importés des Etats-Unis; de la sorte, la production canadienne des machines agricoles ne s'établit donc qu'à 38 p. 100.

Par suite de l'entrée des Etats-Unis dans le conflit, et à cause de la crise grave qui sévissait le 31 septembre 1941 à l'égard du matériel essentiel de guerre, l'Ordonnance restrictive L-26 des Etats-Unis fut édictée. Cette ordonnance limitait les fabricants d'instruments aratoires à 80 p. 100 de leur production de 1940 à l'égard des machines neuves, et à 150 p. 100 de leur production de 1940 à l'égard des pièces de rechange. Cette ordonnance restrictive est restée en vigueur du 1er novembre 1941 au 31 octobre 1942. Par suite du rapport étroit entre l'effort des Etats-Unis et celui du Canada, et à cause aussi du fait que les disponibilités canadiennes de machines agricoles dépendaient de la production des Etats-Unis, une conférence fut tenue immédiatement par les représentants des deux gouvernements. Il y fut décidé que le Canada recevrait de l'*United States War Production Board* sa part entière de la production américaine limitée, part basée sur ses importations de 1940 et que le Canada imposerait, sur sa production de machines agricoles, des restrictions semblables à celles qui frappaient l'industrie américaine. Cet engagement de la part des Etats-Unis a été entièrement rempli. Le fait de nous accorder une part égale à la leur malgré la rareté des stocks mérite la reconnaissance de votre Comité et du peuple canadien. Quant à la production canadienne, celle-ci fut limitée à un volume global de 84 p. 100 pour machines neuves, et à 140 p. 100 pour les pièces de rechange, d'où un volume total de production correspondant à celui des Etats-Unis, avec une légère variante dans la distribution des machines neuves et des pièces de rechange pour parer aux besoins du Canada.

Comme la pénurie de matières premières essentielles (l'acier en particulier) devenait de plus en plus grave, de fortes réductions devinrent inévitables pour l'année 1943. Le Canada et les Etats-Unis réduisirent donc leur production de nouvelles machines au quart environ de leur production de base de l'année 1940. Cependant, celle des pièces de rechange demeura virtuellement au même niveau. Cette ordonnance rigoureuse fut par la suite modifiée et le volume global fut porté à environ 56 p. 100 de la production de base de 1940; cette modification fut rendu possible par suite d'une légère amélioration de la crise de l'acier.

Le programme pour l'année 1944 est déjà dressé et la production sera de 89.5 p. 100 du volume de base de 1940; mais à cause des nouvelles améliorations qui se sont produites récemment au sujet des approvisionnements en matériel de guerre essentiel, des pourparlers sont entamés en vue d'augmenter de nouveau le contingent de 1944.

L'Appendice "A", annexé au présent rapport contient un état détaillé des contingents limités en vigueur aux Etats-Unis et au Canada, au cours des années 1941, 1942 et 1943.

RATIONNEMENT DES MACHINES ARATOIRES EN TEMPS DE GUERRE

Les restrictions susmentionnées relatives à la production des instruments aratoires rendaient nécessaire l'application du rationnement, afin que les fournitures existantes fussent distribuées selon les besoins réels. Une étude approfondie a été faite des règlements relatifs au rationnement en vigueur en Grande-Bretagne, aux Etats-Unis et en Australie, ainsi que des agences distributrices existant au Canada. Un plan de rationnement pour le Canada naquit de ces études, et il

fut dressé en vue de répondre le mieux possible aux besoins existants. Cette étude a révélé qu'environ 60 p. 100 du volume des machines aratoires sont utilisées dans l'Ouest canadien et 40 p. 100 dans l'Est. Les disponibilités furent donc réparties dans cette proportion, et des bureaux de rationnement furent organisés pour effectuer la distribution aux particuliers. A 5 p. 100 près, soit la faible proportion de celles qui, après étude ont été rejetées, les 168,532 demandes d'instruments aratoires adressées aux bureaux de rationnement à travers le Canada ont été admises, et des machines neuves ont été livrées. Le sous-comité se rend parfaitement compte que ces chiffres ne prouvent aucunement que 95 p. 100 des besoins du Canada ont été satisfaits, étant donné que seules les demandes vraiment urgentes ont fait l'objet d'une demande officielle de permis. Les agriculteurs canadiens ont compris le bien-fondé de la requête à l'effet que les demandes soient réellement sérieuses, et, en plus, l'industrie canadienne des instruments aratoires s'est chargée de décourager l'envoi de demandes inutiles ou de demandes qu'il était matériellement impossible de remplir. A une époque où les instruments aratoires étaient si rares, et la demande si grande, il était inévitable qu'il se produisît des injustices; toutefois, le sous-comité constate qu'en général la distribution des fournitures existantes s'est faite équitablement.

RÉGIE DES PRIX DES INSTRUMENTS ARATOIRES

Les prix des instruments aratoires ont été maintenus aux prix en vigueur durant la période de base, à l'exception de quelques majorations ne dépassant pas 5 p. 100 qui ont été permises en certains cas par suite de conditions anormales. Aucune augmentation des prix de détail n'a été permise pour compenser les augmentations supplémentaires du coût de fabrication au Canada, ou pour faire face à l'augmentation des prix des machines ou pièces importées des Etats-Unis, en dépit du fait qu'un bon nombre de ces augmentations avaient été approuvées par l'Office de l'administration des prix (O.P.A.) des Etats-Unis.

INSUFFISANCES QUI EXISTENT ENCORE ET QUI RETARDENT LA PRODUCTION DE GRANDES QUANTITÉS D'INSTRUMENTS ARATOIRES

Le Canada possède les moyens voulus pour produire un plus fort volume d'instruments aratoires qu'il n'en fabrique actuellement. Les problèmes majeurs que l'industrie doit résoudre sont les suivants:

- (a) Insuffisance de pièces coulées malléables, causée par le volume de la production de guerre;
- (b) Insuffisance de billes rondes ou en rouleaux;
- (c) Insuffisance de sapin et de chêne conditionnés, nécessaires à la production de certains types d'instruments aratoires;
- (d) Insuffisance de main-d'œuvre experte.

Recommandations

A la suite de son enquête, le sous-comité présente les recommandations ci-dessous:

1. Accorder toute l'aide et tout l'encouragement possibles à l'industrie canadienne de l'outillage agricole afin d'augmenter sa production d'outillage agricole et de pièces de rechange, de manière à répondre aux besoins urgents qui s'en font sentir; de plus, assurer en particulier l'approvisionnement en outillage économisant la main-d'œuvre, comme les moissonneuses-batteuses, disques à sens unique, arracheurs de pommes de terre, ramasseuses, trayeuses, écrémeuses, etc.

2. Prendre immédiatement des mesures pour stimuler la production de fonte malléable, et accorder pour un temps des subventions, s'il le faut, afin que l'industrie puisse répondre aux besoins pressants de l'heure.

3. Veiller à ce que l'administration du Service sélectif continue d'accorder son attention aux besoins en main-d'œuvre de l'industrie de l'outillage agricole.

4. Renseigner le public, le plus tôt possible, sur le fait que l'outillage agricole sera plus abondant en 1944, afin que les cultivateurs qui en auront besoin pour la saison agricole puissent placer leurs commandes à temps, ce qui facilitera la répartition des réserves disponibles, selon les besoins, par les divers tribunaux du rationnement.

5. Votre Comité se rend parfaitement compte que plusieurs sortes de machines agricoles qui sont aujourd'hui d'usage général ne l'ont pas toujours été, et qu'il ne pouvait, par conséquent, s'établir d'usines coûteuses pour en entreprendre la production au Canada. Votre Comité considère que la situation est maintenant tout à fait différente, et que le plus fort nombre des tracteurs, ainsi que des autres machines ou pièces comme les roulements à billes et à rouleaux, qui sont actuellement en usage, justifie nos industries d'étudier prudemment et à fond la possibilité de produire au Canada un pourcentage beaucoup plus élevé de l'outillage agricole qui nous est nécessaire. Si l'on considère le développement extraordinaire de notre industrie depuis la guerre, et l'importance de premier ordre de l'agriculture canadienne pour la production alimentaire, il n'est pas logique que l'industrie canadienne continue à ne fournir que 38 p. 100 de notre outillage agricole. Votre Comité croit qu'un progrès industriel de ce genre aurait sa place dans notre programme de restauration économique.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
HUGHES CLEAVER.

APPENDICE "A"

Voici un résumé des Ordonnances concernant les machines agricoles au Canada et des pourcentages, en parallèle avec les ordonnances des Etats-Unis dans le même domaine.

DONNÉES COMPARATIVES CONCERNANT LE CONTINGENT

Ordonnance canadienne R-1—Proportion de la période de 1942 par rapport à celle de 1940—

Ordonnance des E.-U. L-26—Machines	84 %
Réparations	140 %
Ensemble	95.6%

Ordonnance canadienne—Proportion de la période de 1943 par rapport à celle de 1940—

Ordonnance canadienne A-810—Proportion de la période de 1944 par rapport à la moyenne de 1940-41—

A-395 et modification A-749—Machines	24%
Ordonnance des E.-U. L-170—Appel approuvé portant le total à	35%
Réparations	150%
Appel approuvé portant le total à	165%
Ensemble	56%

Ordonnance des E.-U. L-257—Machines	76.6% ou 80% de 1940
Réparations	156% ou 160% de 1940
Ensemble	89.5%

Voici les tonnages de base pour l'année 1940 relativement à la consommation canadienne:

Machines achevées de provenance américaine	59,748 tonnes
Pièces de rechange et accessoires achevés, de provenance américaine	10,544 tonnes
Matières brutes, pièces mi-ouvrées et pièces ouvrées	28,726 tonnes
Machines achevées de fabrication canadienne	59,355 tonnes
Pièces de rechange et accessoires achevés	12,590 tonnes

TROISIÈME RAPPORT

Le 26 JANVIER 1944.

Le Comité spécial des dépenses de guerre a reçu de ses sous-comités N° 2 et N° 3 réunis le rapport suivant sur l'aluminium, rapport qu'il a examiné et adopté comme son troisième rapport à la Chambre.

RAPPORT DES SOUS-COMITÉS N° 2 ET N° 3 RÉUNIS

Le 22 juillet 1943, ces deux sous-comités ont été nommés et priés de faire enquête, entre autres choses, sur la matière suivante:

(a) L'aménagement de Shipshaw.

Depuis lors, votre sous-comité a entrepris ladite enquête, tenu 43 séances, en sus des visites du comité à Arvida et à Kingston, et a l'honneur de présenter le premier rapport de ses constatations et recommandations.

Le tout respectueusement soumis.

Le président des
Sous-comités N° 2 et N° 3 réunis,
R. T. GRAHAM.

Votre sous-comité a l'honneur de présenter le rapport suivant sur l'aménagement hydroélectrique de Shipshaw, près d'Arvida, dans la province de Québec, et sur des questions relatives à la production de l'aluminium par l'Aluminum Company of Canada Limited.

ORIGINE DE L'ENQUÊTE

La nécessité de la présente enquête a résulté de certaines affirmations ou allégations énoncées à la Chambre des communes par M. M. J. Coldwell, député, chef du parti Co-operative Commonwealth Federation, surtout le 14 juin 1943.

Ces allégations peuvent se résumer comme suit:

(1) Que l'usine d'Arvida de l'Aluminum Company of Canada Limited pouvait produire des lingots commerciaux au prix de 8.93 cents la livre ou moins, et que ce prix, comparé au prix de vente de l'aluminium aux gouvernements de Grande-Bretagne, des Etats-Unis, de l'Australie et du Canada indique qu'il y a eu des profits indus.

(2) Que les termes du contrat passé entre le Gouvernement du Canada et l'Aluminum Company of Canada Limited à propos de la dépréciation spéciale allouée à la Compagnie, constituaient "un cadeau" à la corporation.

(3) Que les conditions du travail à l'établissement de la Compagnie étaient mauvaises.

(4) Que les compagnies d'aluminium du Canada faisaient partie d'un monopole mondial, et que le Gouvernement, par sa manière d'agir, contribuait au maintien de ce monopole.

(5) Que l'entière opération, au point de vue du Canada, était inconsiderée. L'allégation que les prix demandés par la Compagnie pour l'aluminium étaient excessifs, et que le Gouvernement du Dominion du Canada avait fait un cadeau injustifié à l'Aluminum Company of Canada Limited, a occasionné l'inclusion de la question dans l'ordre de renvoi de la Chambre des communes au Comité des dépenses de guerre.

Vu la publicité considérable faite aux déclarations de M. Coldwell et de certaines autres personnes, à la Chambre des communes et ailleurs, votre sous-comité s'est efforcé d'enquêter sur les principales opérations de la compagnie. Etant membre du sous-comité, M. Coldwell a pu faire convoquer tous les témoins dont il avait besoin pour prouver ses allégations.

RÉCAPITULATION DES FAITS

En 1899, l'Aluminum Company of America, corporation américaine aussi dénommée Alcoa, lançait sa première entreprise au Canada en établissant une usine d'aluminium à Shawinigan-Falls, province de Québec. Plus tard, elle aménagea une usine de conditionnement à Toronto.

En 1925, l'Alcoa acheta, de ceux qui en étaient alors propriétaires, certaines concessions d'énergie hydraulique sur le Saguenay. L'aménagement de ces concessions devait plus tard porter le nom de projets Shipshaw.

La production de l'aluminium exige d'amples ressources d'énergie électrique, et l'Alcoa fut attirée vers le Saguenay qui lui offrait de brillantes perspectives comme source abondante d'énergie électrique, et qui lui offrait aussi une voie fluviale navigable communiquant avec l'océan.

L'emplacement était situé dans un district où les industries, sauf celle de la pâte de bois, étaient inexistantes. La Duke-Price Power Company, Limited, avait déjà aménagé un pouvoir hydraulique à l'île Maligne et érigé un barrage haussant de 17 pieds et demi le niveau du lac Saint-Jean, source du Saguenay, d'où grande augmentation du volume d'eau emmagasiné dans le lac.

Plus tard, en 1926, l'Alcoa acquit un intérêt de 53 $\frac{1}{3}$ p. 100 dans le capital-actions de la Duke-Price Power Company, Limited (maintenant la Saguenay Power Company, Limited), à qui appartenaient les aménagements hydroélectriques susmentionnés de l'île Maligne.

Contre le transfert à l'Alcoa d'un intérêt de 53 $\frac{1}{3}$ p. 100 dans le capital-actions de la Duke-Price, l'Aluminum Company of Canada, à l'époque une filiale de l'Alcoa, s'engageait à prendre annuellement, pour une période de cinquante années à partir du 1er juillet 1926, 100,000 c.v. au prix de \$12 le c.v. En résumé, l'Aluminum Company of Canada, Limited, connue aussi sous le nom d'Alcan, assumait une obligation de \$60,000,000 échelonnée sur cinquante ans. Ce contrat d'énergie avait pour objet la fourniture de l'électricité à une usine d'aluminium établie à Arvida.

L'expansion caractérisa cette période et, en 1928, l'Alcan, par l'entremise de sa filiale, l'Alcoa Power Company, Limited, entreprit d'aménager, à la Chute-à-Caron, le premier stade du projet Shipshaw. A l'origine, cet aménagement comprenait la construction d'un barrage et d'un canal de dérivation. Cependant, peu après que le projet eût été mis en voie de réalisation, la demande mondiale d'aluminium décrut, et l'on se rendit compte que le plan initial était trop vaste pour les perspectives de production de la Compagnie. Comme résultat, le canal fut laissé de côté; les travaux se bornèrent à l'installation, à la Chute-à-Caron, de générateurs capables de produire 260,000 c.v. Le projet fut complètement réalisé en 1931.

En 1928, l'Alcan fit constituer en corporation l'Aluminium Limited, compagnie canadienne à qui était confiée la possession et la régie des aménagements canadiens, ainsi que de toutes les filiales étrangères de l'Alcoa, dont un bon nombre se trouvent dans l'Empire britannique. Ces filiales conditionnent, pour la plupart, l'aluminium brut fabriqué au Canada, et elles constituent les agences de vente de la Compagnie sur les marchés mondiaux. L'Aluminium Company était une compagnie de portefeuille et non une société de fabrication. Les projets de Shipshaw n'avaient pas tout d'abord été compris dans la transaction. Toutefois, l'Alumi-

nium Limited acheta de l'Alcoa la totalité de l'actif et des actions de l'Alcoa Power Company, Limited. A la suite de ces transactions, l'Alcan devint une filiale entièrement possédée par l'Aluminium Limited; c'est maintenant la société canadienne de production.

En paiement de l'actif ainsi transporté à l'Aluminium Limited, toutes les actions de cette société furent émises au nom de l'Alcoa qui, à son tour, les distribua à ses propres actionnaires à raison d'une action d'Aluminium Limited pour trois actions d'Alcoa.

L'Aluminium Limited acquit de l'Alcoa l'aménagement hydroélectrique de Shipshaw pour la somme de \$35,000,000 et elle s'engagea à fournir à l'Alcoa 75,000,000 de livres d'aluminium au prix de 13c. la livre, la livraison devant s'échelonner sur trois années. Le prix d'achat de l'aménagement de Shipshaw fut fixé au prix de revient du projet figurant dans les livres de l'Alcoa à la date de l'achat.

Dans l'intervalle, l'Alcan avait construit à Arvida une usine d'aluminium qui, avec celle de Shawinigan-Falls, était capable de produire annuellement 45,000 tonnes métriques d'aluminium, en fonctionnant 24 heures par jour.

Pendant les années de crise, toutefois, la vente de l'aluminium diminua considérablement et l'Alcan se trouva avoir un très gros surplus d'énergie et de facilités de production.

Le tableau suivant indique la production d'aluminium brut au Canada sous forme de lingots par l'Alcan, de 1928 à 1937 inclusivement:

1928..	37,600	tonnes métriques, soit	83.5%	de sa capacité		
1929..	28,800	" "	64.0%	" "	" "	
1930..	34,600	" "	76.9%	" "	" "	
1931..	30,900	" "	68.6%	" "	" "	
1932..	18,000	" "	40.0%	" "	" "	
1933..	16,100	" "	35.8%	" "	" "	
1934..	15,800	" "	35.1%	" "	" "	
1935..	21,000	" "	46.6%	" "	" "	
1936..	25,900	" "	59.8%	" "	" "	
1937..	42,600	" "	94.6%	" "	" "	

Les 100,000 c.v. fournis à l'Alcan par la Saguenay Power Co., à l'île Maligne, suffisaient amplement au programme de production pendant les années de crise. Il en résulta que la compagnie se trouva avoir un surplus d'énergie disponible égal au montant fourni par l'installation de la Chute-à-Caron, c'est-à-dire 260,000 c.v. La Compagnie vendit une partie de cette énergie au prix qu'elle put en tirer et accepta dans certains cas un prix aussi bas que \$2.50 par c.v. Elle trouva cependant impossible de vendre le tout, même à perte, et en conséquence une partie du surplus ne produisit aucun revenu.

Pendant cette époque, l'Alcan parcourut le pays à la recherche d'industries disposées à venir s'installer à Arvida ou suffisamment près de la source d'énergie. Mais elle trouva que le coût de l'énergie électrique ne joue pas un rôle assez important dans l'industrie moyenne pour l'encourager à quitter les régions denses à portée de chemins de fer, d'énergie et d'autres facilités, plus près de débouchés pour ses produits et généralement de la main-d'œuvre nécessaire.

Dans l'industrie moyenne, l'énergie électrique compte en moyenne pour 1½ p. 100 de la valeur brute de la production, et dans l'industrie de l'aluminium pour 10 p. 100.

Pour chaque personne employée à la production de l'aluminium, il faut plus de 100 c.v. en comparaison de ½ c.v. par personne employée dans la fabrique des mitrailleuses Bren à Toronto et d'environ ⅓ de c.v. par personne dans l'industrie textile moyenne.

En tout cas, la Compagnie ne réussit à décider qu'une seule industrie à venir s'installer dans le district d'Arvida, et celle-ci ne consuma qu'une très petite quantité d'énergie.

Cet état de choses dura jusqu'aux environs de 1935, peu après l'avènement d'Hitler au pouvoir en Allemagne; et à partir de cette époque, il y eut une forte demande d'aluminium par l'Allemagne, le Japon et la Russie. Les statistiques soumises au sous-comité indiquent clairement que ces pays avaient compris l'importance de l'aluminium dans le développement de la puissance aérienne, qu'ils se rendaient compte de la possibilité d'une guerre mondiale et s'y préparaient en conséquence.

Les statistiques indiquent qu'en 1939 la Grande-Bretagne, les Etats-Unis et la France devinrent convaincus de la probabilité d'une guerre, et eux aussi commencèrent à augmenter leurs commandes d'aluminium.

Cette tendance d'augmentation dans la demande mondiale se manifesta également par une production beaucoup plus considérable en Allemagne, en Italie, au Japon et en Russie. En 1939, les pays connus sous le nom de pays de l'Axe produisirent la plus grande partie de l'aluminium du monde entier. Malgré la demande d'aluminium, l'Alcan avait encore un surplus d'énergie, et ce fut probablement ce surplus d'énergie, et le fait qu'une compagnie habituée à la production de l'aluminium était située à Arvida, qui portèrent les autorités britanniques à conclure que l'Alcan était en meilleure posture que n'importe quelle autre compagnie pour produire les quantités d'aluminium dont on avait tant besoin pour la fabrication des avions.

Au printemps de 1940, la Compagnie fut invitée par le gouvernement britannique à augmenter considérablement sa production, jusqu'à concurrence d'un montant qui n'est pas dévoilé, selon la coutume ordinaire du gouvernement du Royaume-Uni à cet égard.

Le projet d'augmentation de production nécessiterait une dépense d'environ \$30,000,000.00 pour la construction d'une nouvelle usine. La Compagnie n'était pas en mesure de financer seule une telle expansion et, en vertu de l'accord du 2 février 1940, les clauses suivantes furent adoptées:

1. Le gouvernement du Royaume-Uni consentirait à la Compagnie un prêt à vingt ans, pour une somme de \$29,900,000 portant intérêt à 3 p. 100.
2. La Compagnie établirait les nouvelles installations nécessaires et ferait en sorte de les utiliser à des stades successifs et réguliers de dix, douze, treize et quatorze mois.
3. La Compagnie vendrait au gouvernement du Royaume-Uni la production totale des nouvelles installations, ainsi que la production totale de ses propres usines jusqu'à la fin de 1941, sauf une proportion relativement faible qui serait réservée aux besoins approximatifs du Canada. Advenant que le cas d'urgence se prolongeât après 1941, les installations de la Compagnie seraient réservées aux besoins du Royaume-Uni pour une nouvelle période.
4. La Compagnie maintiendrait sa productivité minimum au niveau du rendement approximatif de ses nouvelles installations, pendant une période de vingt ans, à compter du 1er avril 1941.
5. Le gouvernement du Royaume-Uni réduirait le capital remboursable, chaque année sur le prêt, d'une somme proportionnelle au degré dans lequel la nouvelle usine n'aurait pas fonctionné à plein rendement en une année quelconque. (Par exemple, si l'usine ne fonctionnait qu'à 60 p. 100 de son rendement au cours d'une année, un remboursement proportionnel de 60 p. 100 du prêt deviendrait dû pour l'année, et le reste serait annulé.)
6. Le prix était de 20 cents par livre, f.a.b., fonderie, sujet (en vertu de la clause dénommée "échelle mobile") "à un ajustement effectué chaque trimestre par rapport à l'augmentation ou à la diminution du coût de production de l'Aluminum Company of Canada, qui pourrait être certifiée par Price, Waterhouse, le trimestre de base étant

celui terminé le 30 septembre 1939. Cependant, des concessions ne seraient accordées que pour des unités d'augmentation ou de diminution de $\frac{1}{2}$ cent par livre dans le coût de production."

Le 14 juin 1940, accord semblable fut conclu en vue d'une nouvelle augmentation de production, et le gouvernement britannique accrut de \$9,700,000 son prêt à la Compagnie.

De nouveau le 11 février 1941, il y eut une nouvelle hausse de production comportant un nouveau prêt de \$16,000,000, aux mêmes conditions, et il fut entendu qu'à compter du 1er mai 1941, le prix serait de 18 cents la livre. Naturellement, cette réduction de prix fut rendue possible par l'augmentation considérable du volume de production.

Ces contrats étaient entièrement passés avec le gouvernement du Royaume-Uni, et le gouvernement canadien n'avait pas participé aux accords intervenus entre le gouvernement du Royaume-Uni et la Compagnie.

Le développement important qui se produisit ensuite dans la productivité de la Compagnie résulta de négociations auxquelles le gouvernement canadien ne prit aucune part.

Au printemps de 1941, des négociations furent entamées entre le gouvernement des Etats-Unis et la Compagnie. Elles donnèrent naissance au contrat conclu le 2 mai 1941. Les principales clauses du contrat étaient les suivantes:

1. Le gouvernement des Etats-Unis achèterait de l'Aluminum Company of Canada 170,000 tonnes métriques (2,204.6 livres) d'aluminium brut, au prix de 17 cents la livre, en monnaie des Etats-Unis, moins certaines déductions ne devant pas excéder .795 cent la livre et évaluées plus tard par la Compagnie comme représentant une moyenne de .545 cent, soit un montant net pour la Compagnie, en monnaie du Canada, de 15 cents par livre—ce qui était alors le prix courant dans le Royaume-Uni.
2. Le prix serait sujet à un ajustement ascendant ou descendant en proportion de toute hausse ou baisse dans le coût de la main-d'œuvre ou du transport, selon la période de base des derniers six mois de l'année 1941.

Le 15 juillet 1941, un nouveau contrat pour 170,000 tonnes métriques d'aluminium brut fut négocié par le gouvernement des Etats-Unis, aux mêmes conditions, sauf que les livraisons minima devaient être comme suit:

23,000	tonnes métriques	en	1942
50,000	"	"	" 1943
97,000	"	"	" 1944

En égard à ce contrat, le gouvernement des Etats-Unis consentit à la Compagnie un nouveau prêt de \$25,000,000.

Il n'était pas possible de produire cet aluminium avec les installations qui existaient à l'époque du contrat. La Compagnie se trouva ainsi dans l'obligation de financer de nouvelles installations pour obtenir le rendement suivant:

76,333	tonnes métriques	en	1942
110,000	"	"	" 1943
153,667	"	"	" 1944

Ainsi, en se chargeant de ces contrats, la Compagnie fut forcée de faire de nouvelles dépenses comportant une somme de \$75,000,000. De plus, elle se vit obligée de financer un nouvel aménagement hydroélectrique sans lequel les nouvelles cuves pour la production de l'aluminium ne pouvaient pas fonctionner.

Les Etats-Unis entrèrent en guerre en décembre 1941, et prirent immédiatement des mesures pour accroître leur approvisionnement d'aluminium brut. En

date du 6 mars 1942, le gouvernement des Etats-Unis signa un contrat avec la Compagnie. Les principaux changements étaient les suivants:

- (1) Les deux contrats précédents pour 340,000 tonnes métriques étaient remplacés par un nouveau contrat stipulant 453,597 tonnes métriques.
- (2) Les deux emprunts de \$25,000,000 chacun étaient remboursés et remplacés par un paiement au comptant de \$50,000,000 en fonds américains, et ces paiements comptants devaient être remboursés au taux de 5c. la livre pour tout l'aluminium effectivement livré.
- (3) Le prix de 80 p. 100 de l'aluminium était réduit de 17c. à 15c. la livre en argent américain, rétroactivement aux premières livraisons faites lors du premier contrat, mais qui ne faisaient que commencer. Les déductions étaient réduites à une moyenne approximative de 25c. la livre.

Le prix des 20 p. 100 qui restaient demeurait à 17c. la livre. Ces 20 p. 100 représentaient la quantité que les Etats-Unis exporteraient vraisemblablement en vertu du programme de "Prêt-location".

Immédiatement après la passation de ce contrat—le 1er avril 1942—un autre contrat de 370,000,000 de livres (167,839 tonnes métriques), à des conditions à peu près semblables, fut signé avec le gouvernement des Etats-Unis. Le paiement comptant était de \$18,500,000, et une disposition assurait des emprunts de 10 ans à 3 p. 100 pour la moitié du montant, soit \$9,250,000, dans la mesure où le paiement comptant était remboursé au taux de 5c. la livre contre livraison d'aluminium brut. Le programme minimum de livraison spécifiait 250,000,000 de livres (113,376 tonnes métriques) avant la fin de 1944, et le reste en 1945, avec livraisons approximatives d'au moins 40,000,000 de livres (18,141 tonnes métriques) en 1942, et d'au moins 80,000,000 de livres (36,283 tonnes métriques) en 1943.

Ces nouvelles augmentations des besoins d'aluminium brut eurent pour effet l'établissement d'un programme minimum et approximatif des livraisons pour le compte des Etats-Unis, comme suit:

	Minimum	Quantité approximative
	Tonnes métriques	Tonnes métriques
1942.....	76,333	94,474
1943.....	110,000	146,283
1944.....	380,640	326,216
1945.....	54,463	54,463
	621,436	621,436

Ces contrats passés avec le gouvernement des Etats-Unis comprenaient une nouvelle expansion des facilités de production au coût approximatif de \$100,000,000, en plus de l'expansion des facilités hydroélectriques pouvant produire environ 833,000 c.v.

La réduction rétroactive du prix sur 80 p. 100 des contrats américains fut conclue hors la connaissance du gouvernement canadien. D'après cette réduction, le prix net pour la Compagnie était de 16.665c. en monnaie canadienne. Mis au courant, le gouvernement canadien conclut avec la Compagnie un accord aux termes duquel le prix de base, à l'égard du contrat de 1943 avec le Royaume-Uni, serait réduit à 16c. Et comme la quantité requise en 1943 était plus élevée qu'en 1942, cela représentait, pour les deux années, un prix moyen de 16.7c. la livre contre un prix de 16.665c. aux Etats-Unis.

Depuis son entrée en guerre, le Canada devait surmonter une grave insuffisance de valeurs américaines pour ses achats de guerre aux Etats-Unis. Les ventes d'aluminium aux Etats-Unis, en vertu des deux premiers contrats, rapportaient \$123,300,000 en argent américain, ce qui constituait un fort appoint pour le gouvernement canadien. Si tous les contrats passés avec les Etats-Unis sont remplis, le total des paiements atteindra environ \$250,000,000.

La Loi sur la conservation des changes, chapitre 2 des Statuts du Canada, 1940-41, reconnaît clairement l'importance de cette question. L'article 8 de cette Loi se lit comme suit :

- (1) Afin d'augmenter le stock de devises étrangères du Canada, le gouverneur en conseil peut, sur la recommandation du ministre des Finances, conclure des conventions avec des particuliers, des sociétés ou des corporations pour accorder de l'aide, sous forme de dégrèvements spéciaux et/ou de déductions spéciales pour la dépréciation ou l'épuisement en vertu de la Loi de l'impôt de guerre sur le revenu et/ou de la Loi sur la taxation des surplus de bénéfices, si, de l'avis du gouverneur en conseil, cette aide est nécessaire pour permettre un accroissement des exportations du particulier, de la société ou de la corporation ainsi assistée, ou pour que les exportations du particulier, de la société ou de la corporation en question soient maintenues à des niveaux supérieurs à ceux qui prévaudraient autrement. Les stipulations de ces conventions accordant des dégrèvements et/ou des déductions spéciales pour la dépréciation ou l'épuisement seront exécutoires, nonobstant toute disposition de la Loi de l'impôt de guerre sur le revenu ou de la Loi sur la taxation des surplus de bénéfices.
- (2) Lorsqu'une convention a été conclue sous l'autorité du présent article, le ministre des Finances doit, dans les quinze jours, en déposer une copie devant le Parlement, si ce dernier est alors en session, ou, s'il n'est pas en session, dans les quinze jours qui suivent l'ouverture de la session alors prochaine du Parlement.

Il en résulta des pourparlers, entre la Compagnie et le ministère des Finances, sur la question des immobilisations à l'égard des aménagements industriels et hydroélectriques qu'il faudrait effectuer en vue d'exécuter les contrats passés avec le Royaume-Uni et les Etats-Unis. Etant donné l'importance capitale de mettre le plus tôt possible en œuvre le programme de production, l'Alcan, sur la foi d'assurances orales à ce propos, prit sans tarder des engagements de grande envergure pour agrandir les usines nécessaires, y compris certains autres aménagements hydroélectriques.

En juin 1941, le gouvernement du Royaume-Uni s'entendit avec le gouvernement canadien, par l'entremise du ministère des Munitions et approvisionnements, pour que notre gouvernement devint l'agent négociateur, quant au renouvellement et à l'exécution de ses contrats d'aluminium brut.

C'était la première fois que le gouvernement canadien prenait une part active aux contrats d'aluminium brut, bien que le ministère des Munitions et approvisionnements fût depuis quelque temps au fait de la nécessité d'accroître les installations hydroélectriques pour la production de l'aluminium. Les autorités de ce ministère s'étaient rendu compte que la supériorité aérienne était absolument nécessaire à la victoire, et que le Canada serait appelé à fournir de grandes quantités d'aluminium pour l'obtenir.

Le 16 octobre 1941, un contrat renouvelé, couvrant les besoins du gouvernement du Royaume-Uni en aluminium brut pour l'année 1942, fut négocié à peu près aux mêmes conditions que les contrats originaux, sauf que le prix de base était de 17½c. la livre, soit une diminution d'un demi-cent la livre. La quantité stipulée dans le contrat comportait l'entière production des aménagements prévus dans le contrat avec le Royaume-Uni, ainsi que l'entier rendement des premiers aménagements de la Compagnie, à l'exception d'une faible mais suffisante réserve pour répondre aux besoins du Canada.

Le gouvernement australien avait aussi négocié avec la Compagnie des commandes d'aluminium brut, et conclu un accord, au cours de l'été de 1941, pour ses besoins approximatifs de plusieurs années. Le prix fut fixé, pour 1941

et 1942, à 18½c. la livre, avec échelle mobile semblable à celle du contrat du Royaume-Uni, mais avec les trois premiers mois de 1941 pour période de base, au lieu du troisième trimestre de 1939.

Pour exécuter ce contrat avec le gouvernement australien, la Compagnie dut agrandir encore ses installations et pour lui aider, il lui fut accordé une avance de \$2,500,000, remboursable à raison de 5.67c. par livre à prélever sur le prix de l'aluminium au moment de l'expédition.

Avant que les détails de l'accord fussent réduits à leur forme légale définitive, le ministère des Munitions et approvisionnements fut invité à servir d'agent du gouvernement australien pour terminer le contrat. Le contrat fut signé par la Compagnie le 26 août 1941.

Les derniers agrandissements importants des installations furent nécessités par les commandes du Royaume-Uni et firent l'objet d'un contrat en date du 10 juin 1942. Des avances se chiffrant à \$15,000,000 furent accordées pour l'agrandissement des usines, plus un prêt de \$5,000,000 à 3 p. 100 pour dix ans.

Les besoins du Canada étaient relativement faibles, et se réduisaient à la fabrication de certains articles.

Les achats directs de l'Etat, depuis le début de la guerre jusqu'au 20 août 1943, ne s'élevèrent qu'à \$865,204.00.

Les achats des avionneries canadiennes furent plus considérables et se chiffrèrent à \$29,000,000 environ.

La Compagnie convint d'alimenter le Canada en ne demandant pas des prix plus élevés que les prix correspondants des Etats-Unis.

Par suite des commandes relativement faibles reçues au Canada et des transformations nécessaires, la consommation canadienne n'a pas été une source de bénéfices pour la Compagnie.

Pour répondre à ces demandes des divers gouvernements, la Compagnie dut agrandir ses établissements pour arriver à produire, à la fin de 1943, dans les environs de 505,000 tonnes métriques. Cette production a nécessité des immobilisations d'environ \$120,000,000, sans compter les \$55,600,00 des prêts du Royaume-Uni, et sans compter les \$70,000,000 qu'avait coûté l'aménagement des nouvelles usines hydroélectriques.

Il devint évident que la capacité de production ne suffirait pas aux besoins pressants du gouvernement du Royaume-Uni pour un volume encore plus considérable d'aluminium brut. Les plans d'agrandissement de la Compagnie opéraient déjà à l'extrême ses ressources financières, et il devint évident que le gouvernement du Royaume-Uni devrait avancer encore plus de capitaux, et qu'il faudrait envisager le problème de débiter les dépenses d'agrandissement au compte des frais de production. Il ne pouvait y avoir avantage, ni dans ce cas ni dans celui du contrat australien, à appliquer les dispositions de la Loi sur la conservation des changes en temps de guerre, puisque le Canada ne retirerait de là aucun bénéfice en monnaie des Etats-Unis.

Une autre difficulté provenait du fait que l'urgence extrême du problème ne permettait pas de séparer les frais des agrandissements successifs applicables à la production pour le compte des Etats-Unis des frais des agrandissements pour le compte des gouvernements du Royaume-Uni et de l'Australie. Les agrandissements venaient s'ajouter tout simplement aux autres usines de la Compagnie.

On en conclut donc que la Loi sur la conservation des changes en temps de guerre n'était pas adaptée à la situation et que celle-ci relevait plutôt de la Commission de dépréciation en matière de contrats de guerre.

La Commission de dépréciation en matière de contrats de guerre était une commission indépendante établie par l'arrêté en conseil C.P. 4217 du 27 août 1940 et ayant eu pour premier président l'honorable juge C. P. McTague, de la Cour suprême de l'Ontario. Les principales fonctions de cette commission étaient les suivantes:

1. Déterminer si le contrat est un "contrat de guerre" selon la définition des règlements initiaux de l'arrêté en conseil.

2. Déterminer si les immobilisations effectuées se rattachaient à l'exécution des clauses dudit "contrat de guerre" et en résultaient nécessairement.
3. Déterminer le montant des immobilisations effectuées.
4. Déterminer la partie, le cas échéant, de ces immobilisations qui n'aurait aucune valeur raisonnable après la guerre, et déterminer en conséquence le montant de ces immobilisations pouvant donner lieu à une dépréciation spéciale.
5. Déterminer, quand elle le jugerait opportun, le taux annuel ou autre de dépréciation applicable aux immobilisations occasionnées par un "contrat de guerre".

La Commission reçut le pouvoir d'exiger des adjudicataires tous les renseignements dont elle pourrait avoir besoin pour ses fins, d'édicter des règlements et, après en être arrivée à une décision, d'accorder un certificat quant au montant de dépréciation spéciale à autoriser et quant à la période de temps durant laquelle ce montant pourrait être porté au compte des frais de production.

L'effort de guerre du Canada rendit nécessaire la construction de nouvelles usines et l'expansion d'autres déjà construites, à seule fin de répondre aux besoins de guerre. A mesure que l'effort de guerre s'intensifiait, les contrats d'approvisionnement de guerre se multiplièrent, et l'on reconnut qu'il fallait protéger les adjudicataires contre les pertes de capitaux, du fait que les usines construites ou agrandies grâce à ces capitaux, ne pourraient servir à aucun usage profitable, si ce n'est durant la période de guerre.

C'est pourquoi, afin d'assurer à tous le même traitement, le gouvernement institua un organisme indépendant chargé de la tâche, judiciaire par nature, de déterminer dans chaque cas le montant des immobilisations pouvant être débitées au compte des frais de production de guerre, sous la rubrique "Dépréciation spéciale".

La question de la dépréciation spéciale à accorder équitablement à l'Alcan fut donc déférée à la Commission de dépréciation en matière de contrats de guerre. La Commission constata que, pour des raisons techniques, elle n'avait pas juridiction, puisque son autorité était limitée aux contrats pour lesquels les immobilisations avait déjà été effectuées, ce qui n'était pas entièrement le cas du vaste plan d'agrandissement de l'Alcan.

Néanmoins, la Commission a pesé attentivement tous les faits relatifs à la question, et elle a adressé au Gouvernement canadien des recommandations énonçant les conditions de dépréciation qu'elle aurait accordées à l'Alcan si elle avait eu l'autorité nécessaire. Ces recommandations ont été transmises au ministre du Revenu national et incorporées, en décembre 1942, dans un accord conclu entre le Gouvernement canadien et l'Alcan.

L'accord spécial relatif à la dépréciation, en date du 31 décembre 1942 et mentionné au dernier paragraphe, renferme les principales dispositions suivantes:

1. La Compagnie s'est engagée à développer ses installations de fabrication d'aluminium jusqu'à concurrence d'un rendement approximatif de 500,000 tonnes métriques par an, et à terminer avec diligence et promptitude l'installation d'énergie électrique de Shipshaw, les deux installations devant être complétées au plus tard le 31 décembre 1944, la première au coût approximatif de \$117,000,000, plus 5 p. 100 de frais additionnels pour éventualités, si nécessaire, et la seconde au coût approximatif de \$62,500,000, plus 10 p. 100 de frais additionnels pour éventualités, si nécessaire.
2. Dans les limites qui précèdent, le Gouvernement s'est engagé à accorder une somme équivalente aux frais réels d'établissement de la nouvelle usine d'aluminium, et à 60 p. 100 du coût de la nouvelle usine d'énergie électrique, certifiés par Price, Waterhouse Company, comme déductions

annuelles spéciales d'impôt sur le revenu au taux de 5½c. pour chaque livre d'aluminium brut effectivement expédiées durant les quatre ans et sept mois écoulés entre le 1er juin 1941 et le 31 décembre 1945.

3. Advenant la résiliation des contrats avant que le total des déductions spéciales au taux de 5½c. la livre eût égalé la somme convenue, le gouvernement s'est engagé à autoriser une augmentation rétroactive des déductions à un taux suffisant pour que le total des déductions spéciales égale la somme nécessaire.
4. Des clauses de sauvegarde furent convenues pour empêcher que les capitaux visés par les déductions spéciales puissent subir une plus ample dépréciation, ou être vendus moyennant profit sur les capitaux.

La Compagnie a exécuté avant terme ses engagements contractuels et elle a rempli selon les prévisions ses contrats pour la livraison de l'aluminium aux divers Gouvernements alliés.

ALLÉGATIONS

Votre sous-comité se propose maintenant d'étudier en détail les allégations faites par M. Coldwell à la Chambre des communes, le 14 juin 1943.

1. *Que l'Aluminium Company of Canada Limited pourrait produire des lingots commerciaux au prix de 8.93c. la livre ou moins, et que ce prix, comparé au prix réel de vente aux gouvernements du Royaume-Uni, des Etats-Unis, de l'Australie et du Canada, indiquait des profits exorbitants.*

La déclaration de M. Coldwell, telle qu'elle figure aux Débats, pages 3801-3802, se lit ainsi:

Au cours d'une enquête sur les opérations de l'Aluminium Company of America et des conclusions présentées aux tribunaux au nom du gouvernement des Etats-Unis, il est question des frais de production des lingots commerciaux à Arvida, en 1937. Il en est question non seulement là, mais aussi dans le rapport annuel de la compagnie pour 1937 ou 1938. M. E. K. Davis, président de l'Aluminium Limited, a déclaré que la compagnie vendait de l'aluminium à 13c. la livre, ce qui assurait à l'Aluminium of Canada un profit de 4c.; il en résulte que le coût était alors, d'après ces chiffres, de 9c. la livre. La Compagnie a admis devant les cours américaines que, durant cette année, avec un rendement relativement faible, avec l'outillage alors installé et y compris dans le prix les profits des compagnies affiliées à la production du bauxite, de l'énergie et le reste; l'usine d'Arvida produisait des lingots de commerce à 8.93c. la livre. Aujourd'hui, la nouvelle usine d'aluminium, avec l'outillage le plus moderne et le plus perfectionné, comme le disait le ministre vendredi, produit six fois plus d'aluminium qu'en 1939 et le prix en est de 15 et 17c. la livre comme prix initial".

Avec le rendement beaucoup plus fort et l'outillage plus moderne, l'Aluminium Limited, à son usine d'Arvida, devrait produire le métal à un prix de beaucoup inférieur à celui de 1937".

Et plus loin, à la page 3806:

On a installé à Arvida les creusets de fusion les plus nouveaux, les plus efficaces et les plus économiques qui soient, et l'on est assuré d'une quantité presque illimitée d'énergie hydroélectrique. Il n'y a pas à s'étonner si l'on m'a déclaré que, dans des conditions ordinaires, compte tenu des dispositions relatives à l'amortissement et de l'accroissement considérable de la production, on pourrait fabriquer de l'aluminium à Arvida au taux d'environ 6c. la livre.

Il faut ainsi inévitablement conclure que, pour ce qui a trait à l'aluminium, la puissance monopolisatrice de l'Aluminum Company of America exercée par l'intermédiaire de sa créature au Canada, l'Aluminium Limited, prélève sur les Nations Unies,—avec le consentement du gouvernement,—des droits inconnus jusqu'ici.

Le sous-comité a eu devant lui un état des frais de la Compagnie pour la production des lingots en gueuse ou de l'aluminium brut au cours des années 1928, 1933, 1937 et 1942, état certifié conforme par Price Waterhouse Company, firme d'experts comptables de réputation internationale. En outre, la Compagnie a fourni l'état de ses dépenses pour la première moitié de l'année 1943.

De plus, des renseignements ont été fournis sur les profits réalisés par la Compagnie au cours de l'année 1942 et de la première moitié de 1943, à la suite des contrats conclus avec le Royaume-Uni. Un état illustrant ces renseignements est donné ci-après :

FRAIS, EN CENTS ET PAR LIVRE, DE PRODUCTION DES LINGOTS D'ALUMINIUM
EN GUEUSE

	1928	1933	1937	1942	Premier semestre 1943
Doublage des creusets.....	.16	.14	.20	.13	.16
Electrodes.....	1.45	1.36	1.02	1.08	1.16
Energie.....	1.85	4.35	2.14	2.03	1.94
Mineral.....	5.62	4.23	3.80	5.73	7.55
Electrolyte.....	.47	.35	.50	.42	.56
Alliages.....	.05	.09	.07	.14	.07
Main-d'œuvre.....	.69	.39	.51	.66	.71
Réparation et entretien de l'outillage.....	.12	.08	.20	.13	.16
Réparation et entretien des édifices et divers.....	.12	.10	.06	.06	.09
Administration industrielle.....	.33	.35	.19	.28	.34
Frais divers d'exploitation.....	.15	.23	.09	.12	.12
Dépréciation—usine d'aluminium seulement.....	.30	.58	.16	.12	.10
Droit de coulée des lingots.....	—	—	.14	.16	.17
Total porté au compte d'inventaire.....	11.31	12.25	9.08	11.09	13.14
Dépenses générales, immeubles.....	.10	.16	.09	.14	.04
Proportion de l'administration et des frais généraux.....	.08	.35	.18	.33	.27
Installation inactive et dépréciation.....	—	.13	.16	—	—
Frais de chômage.....	—	.43	—	—	—
Dépréciation spéciale.....	—	—	—	5.44	5.48
Coût, avant intérêts, impôts, etc.....	.18	1.07	.43	17.00	18.93
Intérêts (proportion).....	—	—	—	.26	.24
Coût total.....	11.49	13.32	9.51	17.26	19.17
*Prix moyen facturé au gouv. du R.-U., y compris allocations d'échelles mobiles.....	—	—	—	21.01	21.75
Profits sur les contrats avec le R.-U. avant l'impôt.....	—	—	—	3.75	2.58
Proportion de l'impôt sur le revenu.....	—	—	—	1.00	.62
Profits sur les contrats, avec le gouv. du R.-U. après impôts.....	—	—	—	2.75	1.96
Pourcentage des profits par rapport au prix de revient avant l'impôt sur le.....	—	—	—	22.0%	13.7%
Pourcentage des profits par rapport au prix de vente, avant l'impôt sur le revenu.....	—	—	—	17.8%	11.9%
Pourcentage des profits par rapport aux ventes, après calcul d'un impôt raisonnable sur le revenu.....	—	—	—	13.1%	9.0%
*Prix initial.....	—	—	—	17.5 c	16c
Supplément pour échelles mobiles.....	—	—	—	3.51	5.75
				21.01c	21.75c

Fait saillant à remarquer dans le détail certifié ci-haut du prix de revient par livre: en 1942, il était de 17.26 cents, et de 19.17 cents pendant le premier semestre de 1943.

Le bénéfice net, après paiement des impôts sur les livraisons au Royaume-Uni en 1942, était de 2 cents $\frac{3}{4}$ la livre, et de 1 cent .96 la livre pendant le premier semestre de 1943.

Les bénéfices que la Compagnie a réalisés par livre, sur les contrats avec le gouvernement des Etats-Unis étaient essentiellement les mêmes.

Les bénéfices indiqués ont trait aux livraisons de lingots au Royaume-Uni. Bien que très importante, la production des lingots ne constitue qu'une partie des opérations très complètes de la Compagnie. La production de la bauxite dans la Guyane anglaise, son transport subséquent à Arvida, la fabrication des lingots de différentes formes et dimensions, rentrent dans les opérations de la Compagnie.

L'état des profits et pertes pour 1942, qui comprend l'ensemble des opérations commerciales (y compris celles des filiales), n'indique pas des résultats aussi favorables pour la Compagnie. En 1942, la Compagnie a vendu 671,181,572 livres (d'aluminium en lingots et fabriqué). Les bénéfices nets, après paiement des impôts, s'établissaient à \$12,992,772.22. Ils ne représentaient qu'un bénéfice de 1 cent .93 par livre d'aluminium vendu, par comparaison avec les 2 cents .75 figurant au détail de production de l'usine.

L'aluminium a été produit à Arvida en 1937 au prix de revient de 8 cents .943 la livre. Le prix de revient de 9 cents .51, qui figure au détail, est la moyenne pondérée des deux usines productrices de la Compagnie.

A noter que ces chiffres sont ceux du prix de revient à l'usine de production. En temps normaux, il faut tenir compte d'autres frais avant la livraison au consommateur. Le lancement des ventes, la publicité, les commissions aux solliciteurs et aux agents, les travaux de recherches, etc., doivent être payés et devraient figurer dans les frais définitifs de la Compagnie. Ces opérations sont surtout exercées par l'Aluminium Limited et d'autres filiales de cette Compagnie, de sorte que les dépenses de ce chef n'apparaissent pas au détail des frais de production.

Comme les ventes au public ont presque entièrement cessé pendant la guerre et sont restreintes aux gouvernements alliés, ces dépenses sont éliminées en grande partie. Par conséquent, les chiffres de 1942 et 1943 indiquent les bénéfices nets de la Compagnie, plus fidèlement que ceux de 1937.

2. *Que les clauses de l'accord, entre le gouvernement fédéral et l'Aluminium Company of Canada Limited, concernant la dépréciation spéciale sur le capital fixe constituaient un "cadeau" à la Compagnie.*

La déclaration de M. Coldwell à ce sujet, telle qu'elle apparaît aux Débats, page 3799, est ainsi conçue:

C'est à ce trust gigantesque que le Canada a donné, en lui permettant d'amortir le coût des annexes ajoutées à son usine depuis le début de la guerre et les trois quarts du coût de la nouvelle usine d'énergie de Shipshaw, sur la rivière Saguenay, l'équivalent d'une subvention de 154 $\frac{1}{2}$ millions de dollars en une seule année. Outre les amortissements versés en certaines occasions au cours d'une année, le Canada accorde d'autres subventions dont le montant dépasse 23 millions, ce qui fait en tout 177 millions de dollars.

Et encore, page 3802:

C'est à cette compagnie que les gouvernements du Canada, des Etats-Unis, de Grande-Bretagne et d'Australie donnent des millions de dollars en plus de la valeur réelle de l'aluminium produit au cours de cette guerre. Voilà exactement à quoi aboutissent les contrats accordés.

En premier lieu, il convient d'étudier les éléments de la dépréciation. Plusieurs définitions en ont été données au Comité.

Pour les fins de l'enquête, voici les caractéristiques essentielles de la dépréciation:

C'est un élément du coût de production, qu'il soit reconnu ou non dans les comptes et sans égard à l'importance qu'on y attache. C'est autant un élément de la production que le sont les matières premières et la main-d'œuvre nécessaires à la fabrication du produit. Il ne saurait être établi avec précision, l'avenir ne pouvant être prévu avec certitude; cependant, il entre dans les frais d'exploitation. On compte parmi ses causes: l'usure, la décomposition, l'action des éléments, l'insuffisance, le vieillissement, les modifications dans l'art, les changements dans la demande et les exigences de l'autorité publique, et en certains cas l'épuisement des ressources naturelles. La dépréciation annuelle est la perte qui se produit en un an.

Le principe d'admettre la dépréciation comme un élément du coût est appliqué universellement dans tous les pays où existe une loi de l'impôt sur le revenu. On l'a toujours admis en Grande-Bretagne, aux Etats-Unis, en Australie et au Canada.

Chaque contribuable, soit en temps de paix, soit en temps de guerre, a droit de bénéficier des dispositions de la Loi de l'impôt sur le revenu ou de la Loi de taxation sur les surplus de bénéfices, visant la déduction de profits à l'égard de la dépréciation. Le propriétaire d'un taxi, l'exploitant d'un camion commercial, l'avocat qui possède des ouvrages de droit, le marchand qui possède une installation de magasin, le cultivateur qui a des machines agricoles, le propriétaire de locaux loués, peuvent tous retrancher de leurs bénéfices une somme représentant la dépréciation de leur capital fixe durant l'année courante.

En temps normal, voici quels sont les tarifs courants de la dépréciation au Canada, selon le genre de construction et sa destination:

Pour les bâtiments ou constructions de béton ou de briques solides, etc.,
2½ p. 100 du prix coûtant par année.

Pour les bâtiments ou constructions de bois, 10 p. 100 du prix coûtant par année.

Pour les machines, les meubles, l'outillage, 10 p. 100 du prix coûtant par année.

On appelle ces tarifs les tarifs normaux de dépréciation. Cependant, si les "machines", expression qui vise des articles tels que camions, automobiles, outillage d'usine, machines agricoles, etc., servent chaque jour pendant plus longtemps que la période normale, on accorde un supplément annuel de dépréciation. Le ministère du Revenu national a établi, en principe, que la propriétaire de ces "machines" servant à des équipes doubles d'ouvriers peut demander de faire porter la déduction annuelle, pour dépréciation, à 15 p. 100 de la valeur de ces machines. Si elles servent durant l'entière journée de 24 heures, le ministère autorisera leur propriétaire à déduire leur valeur à raison de 20 p. 100 par an; en d'autres termes, à amortir la valeur totale des machines dans une période de cinq ans.

Il importe de remarquer que la valeur de l'amortissement pour dépréciation dépend de la réalisation de bénéfices suffisants. En d'autres termes, il faut qu'il y ait assez de bénéfices pour permettre d'en déduire la dépréciation avant que le droit à la dépréciation ait une valeur quelconque pour le contribuable.

Dans l'étude des demandes qui lui ont été soumises, la Commission de dépréciation en matière de contrats de guerre s'en est encore tenue surtout au principe fondamental qui régissait la déduction de la dépréciation sous le régime de nos lois de taxation fédérales en temps de paix, à savoir, la durée utile ou productive de l'actif. En outre, M. le juge McTague, président de la Commis-

sion, a laissé entendre au Comité que le désir du Canada d'encourager les adjudicataires à entreprendre l'immense programme de production de guerre était un facteur dont la Commission tenait compte.

L'accord spécial effectué avec l'Alcan n'a pas accru le montant de la dépréciation à accorder sur l'actif, mais n'a fait que raccourcir la période au cours de laquelle la dépréciation pouvait être déduite des profits réalisés par la Compagnie.

Ainsi, l'accord permettait à la Compagnie d'inclure certaines dépenses comme immobilisations à titre de frais et de les déduire des profits réalisés sur des contrats de guerre pendant une période de gros impôts.

Cependant, laisser entendre que les conditions de l'accord avec l'Alcan relativement à une dépréciation spéciale constituaient un "cadeau" de \$154,100,000 serait laisser entendre que le Gouvernement fédéral fait à chaque contribuable un "cadeau" du montant qu'il lui permet de déduire de ses profits à titre de dépréciation. Énoncer une telle proposition, c'est en signaler l'absurdité.

Aux termes de l'accord mentionné, l'Alcan était autorisée à déduire, des profits au cours de 4 ans $\frac{1}{2}$, les montants suivants, s'ils étaient dépensés, au taux de 5 cents $\frac{1}{2}$ la livre d'aluminium livré en vertu des contrats avec les divers gouvernements pendant cette période.

Usine et machines.....	\$122,850,000
Projet d'énergie Shipshaw (60 p. 100).....	41,250,000
Total.....	\$164,100,000

Le montant cité par M. Coldwell est de \$154,500,000. La différence tient à la somme allouée pour dépenses imprévues. Le sous-comité a considéré le montant maximum.

Il a été également fait mention d'une autre somme de \$23,000,000. L'honorable juge McTague a avisé le Comité que cette somme constituait le total des sommes figurant aux demandes faites par la Compagnie, dans le cours ordinaire des choses, à la Commission de dépréciation et se composait principalement des montants dépensés pour l'agrandissement des installations de fabrication et de fonderie. La Commission a étudié et réglé ces demandes, de la même façon et sur la même base que toutes autres demandes dont elle est saisie. Le sous-comité estime qu'elles se passent d'autres commentaires et limite son examen au montant inclus dans l'accord du 31 décembre 1942.

Ce total de \$164,100,000 ne comprend pas toutes les immobilisations opérées par la Compagnie en raison des agrandissements occasionnés par la guerre. En supposant que les agrandissements de l'usine et des installations pour la production d'énergie en prévision de la guerre ou pour les besoins mêmes de la guerre aient commencé en 1937, la Compagnie avait engagé en immobilisations jusqu'au 30 septembre 1943 la somme de \$277,000,000, terrains ou agrandissements des usines de fabrication non compris.

Le vrai problème de la valeur d'après-guerre et de l'utilisation profitable de ces immobilisations ne porte pas seulement sur les immobilisations figurant à l'accord du 31 décembre 1942, et la Compagnie doit l'envisager.

Environ 70 p. 100 du montant inclus dans le projet d'expansion générale ont été dépensés pour l'outillage de l'usine qui répond à la désignation ministérielle de "machines" et sujet, par conséquent, aux dispositions relatives à la dépréciation applicable aux "machines".

Comme l'usine d'aluminium était exploitée sur une base de 24 heures par jour, ces immobilisations en "machines" auraient été amorties normalement sous forme de dépréciation dans l'espace de cinq ans. Aux termes de l'accord spécial dont il a été fait mention, elles seront amorties dans une période de 4 ans $\frac{1}{2}$ environ. Autrement dit, dans des conditions normales, les neuf-dixièmes de l'amortissement sous la rubrique "machines" en vertu de l'accord spécial, soit une somme de \$77,400,000, auraient été autorisés en 4 ans $\frac{1}{2}$ par l'application ordinaire des modalités ministérielles.

A supposer que le taux minimum de dépréciation, $2\frac{1}{2}$ p. 100 par année, soit appliqué aux immobilisations autres que celles relatives aux "machines", la Compagnie aurait normalement droit de déduire des bénéfiques imposables environ \$6,000,000 en 4 ans $\frac{1}{2}$.

Il s'ensuit donc qu'aucun privilège spécial n'a été accordé à la Compagnie sur ces montants qui se chiffrent à \$83,400,000. Conséquemment, le total à considérer se trouve réduit de \$164,100,000 à \$80,700,000.

L'achèvement des entreprises Shipshaw tient à ce que les hauts fonctionnaires du ministère des Munitions et approvisionnements ont prévu le besoin d'aluminium pour la production d'aéronefs et ont fait pression sur la Compagnie, dès le mois d'octobre 1940. Les contrats adjugés dans la suite par la Grande-Bretagne et les Etats-Unis ont démontré la sagesse de cette clairvoyance. Les sommes avancées par le gouvernement des Etats-Unis ont servi aux agrandissements de l'usine autres que l'aménagement hydroélectrique de Shipshaw. En réalité, les avances consenties par les Etats-Unis n'ont pas même suffi à payer tous les frais d'agrandissement de l'usine.

Les aménagements de Shipshaw ont été effectués, en temps de guerre, période anormale de coût de construction; une large partie en a même été achevée en hiver, de sorte que le coût normal de construction en a été ainsi augmenté. L'entreprise fut complétée en une année et demie, au lieu du temps normal de trois ans. En raison des besoins pressants d'aéronefs de la part des Nations Unies, il était important d'accélérer les aménagements, et la question d'économie dans le coût de construction était tout à fait secondaire.

Le coût réel de construction en excédent du coût normal en temps de paix atteint environ \$30,000,000. Cet excédent de dépenses de guerre sur le coût normal mériterait évidemment d'être admis comme amortissement sous forme de dépréciation spéciale attribuable à la production en temps de guerre. Cette opération réduirait ainsi à \$50,700,000 le montant à l'étude.

Jusqu'ici, dans ce rapport, au sujet de la question de dépréciation spéciale en vertu du contrat, nous n'avons considéré que les comptes spéciaux qui pourraient influencer sur le montant à l'étude. Le présent rapport ne tient pas compte du principe fondamental reconnu par la Commission de dépréciation en matière de contrats de guerre, savoir:

- (a) La nature du programme de production en temps de guerre.
- (b) La valeur d'après-guerre des immobilisations.

Comme il a déjà été mentionné la Compagnie possédait à la Chute-à-Caron, en début de la période de 1930, un aménagement hydroélectrique d'une capacité de 260,000 c.v. et un contrat avec la Saguenay Power Company comportant livraison de 100,000 c.v. par année, mais elle ne pouvait utiliser cette énergie ni la canaliser vers d'autres débouchés. La productivité de l'Aluminum Company, avant la guerre, atteignait 45,000 tonnes métriques. En 1943, la Compagnie ne produisit que 16,000 tonnes. Depuis 1935, la production et les marchés de la Compagnie se sont développés mais, pour une grande part, en prévision ou dans l'éventualité de guerre.

En raison directe de l'expansion occasionnée par la guerre, l'Alcan possède maintenant des aménagements hydroélectriques d'une capacité de 1,020,000 c.v. et des usines capables de produire 500,000 tonnes métriques d'aluminium. En 1943, la Compagnie produira deux fois plus d'aluminium que le monde entier n'en produisait en 1934.

En outre, les pays qui auparavant offraient des débouchés à l'aluminium canadien, ont eux-mêmes considérablement augmenté leur propre production. La production mondiale d'aluminium est maintenant huit fois supérieure à celle de 1928.

De plus, en raison de l'envergure mondiale prise par la production de l'aluminium, il s'en est suivi un approvisionnement toujours croissant de dérivés ou de déchets d'aluminium, ce qui ne manque jamais de provoquer un élément de

concurrence sur le marché de ce métal. Par exemple, en 1938, l'industrie secondaire de l'aluminium aux Etats-Unis, entièrement indépendante, fournissait au marché de ce pays la moitié autant que l'Alcan. Il s'ensuit donc que cet immense approvisionnement en déchets d'aluminium deviendra, pendant de longues années, une source d'approvisionnement domestique, dans tous les pays en guerre.

On a dit que nous étions à l'aurore d'un âge de métaux légers, mais le marché des métaux légers ne se borne pas à l'aluminium. L'acier inoxydable, le cuivre, le bronze, le nickel, le molybdène, les matières plastiques, et peut-être de nouveaux alliages, demeureront des concurrents vigoureux sur les marchés convoités par l'aluminium.

La concurrence dans l'usage de ces métaux et matières a pour cause les caractères propres à chacun d'eux, c'est-à-dire pesanteur, résistance à la tension, à la corrosion, etc., ainsi que leur prix respectif.

Durant la guerre, l'aluminium a surtout servi à la fabrication d'aéronefs. Un grand essor de l'aviation civile est prévu pour les années d'après-guerre, mais il est évident que la demande d'aluminium pour avions subira une forte diminution après la fin des hostilités.

La situation de la Compagnie à l'égard de son énergie restera la même. L'expansion hydroélectrique causée par la guerre est probablement exposée à une longue stagnation, pour les raisons suivantes:

- (a) La consommation d'énergie ne sera probablement pas requise par d'autres industries des environs;
- (b) En toute probabilité, il se produira une diminution sensible dans la production de l'aluminium après la guerre;
- (c) Si l'électrification rurale s'accomplit, la population du district avoisinant ne sera jamais assez nombreuse pour absorber une quantité importante du surplus (les usagers domestiques d'une région consomment, en moyenne, moins de 2,500 kilowatt-heures, et la production est d'à peu près 4,500,000,000 kilowatt-heures—assez pour alimenter 1,800,000 maisons);
- (d) Elle ne sera pas requise ailleurs pendant assez longtemps, d'après ce qu'on peut prévoir. (Montréal est le plus proche marché important et possède déjà un gros surplus d'énergie produite en temps de guerre à des endroits beaucoup plus rapprochés.)
- (e) L'énergie ne peut pas être transmise économiquement à Montréal (340 milles). Le prix de livraison varierait de 18.50 à 21.50 par c.v. L'énergie de Beauharnois se vend par grosses quantités à un prix aussi bas que 12.15 c.v.

Le sous-comité estime que la Compagnie sera heureuse si elle peut produire et vendre les 37,600 tonnes métriques qui représentaient son maximum de production annuelle avant la guerre. Les aménagements d'avant-guerre étaient plus que suffisants pour cette quantité.

L'industrie de l'aluminium espère naturellement que la consommation s'étendra à d'autres produits et qu'en outre l'emploi actuel de l'aluminium se répandra dans le monde entier.

Votre sous-comité s'associe à cet espoir quand il songe que l'industrie emploie actuellement 25,000 Canadiens et que le bien-être de nombreuses localités canadiennes dépend dans une grande mesure du succès de l'industrie à trouver des débouchés pour ses produits.

Les usines et les aménagements hydroélectriques inactifs ne rapportent aucun revenu, mais au contraire leur entretien annuel coûte très cher à la Compagnie. Il faut payer les assurances, les réparations, le petit nombre d'employés nécessaires, les frais généraux, etc. En ce sens, elles représentent un passif plutôt qu'un actif. Le seul remède est de démolir les aménagements en trop, et cela

n'est pas hors du domaine des possibilités dans le cas de l'Aluminum Company of Canada, Limited.

Il est donc manifeste,

- (1) que l'Aluminum Company of Canada, Limited, aura à résoudre un énorme problème d'après-guerre en ce qui concerne ses usines et ses installations inactives, et
- (2) que ces usines et installations inactives représenteront une immobilisation de temps de guerre de plus de \$290,000,000, ce qui dépasse de beaucoup \$50,700,000 dont il est question.

L'Aluminum Company of Canada Limited n'a pas été l'objet de distinction particulière sous le rapport de la dépréciation. La Commission de dépréciation en matière de contrats de guerre a eu à s'occuper de centaines de demandes du même genre. Sur la foi des témoignages, le gouvernement n'aurait pas agi avec justice s'il avait refusé d'accorder le même traitement à l'Aluminum Company.

Un exemple bien connu de l'application de dépréciation spéciale est celui des compagnies d'élévateurs à grain, y compris les coopératives, de l'Ouest du Canada. Pendant la crise de l'entreposage du blé, on avait demandé à ces compagnies d'augmenter leurs installations d'entreposage au delà de leurs besoins normaux. On leur a permis d'amortir les frais d'immobilisation de ces installations sous forme de dépréciation à prélever sur les profits dans une période de deux ans.

Aux Etats-Unis, le gouvernement a été plus généreux que le Canada sous ce rapport. Les immobilisations sous forme "d'immeubles" ou de "machines" dans les usines de temps de guerre peuvent être amorties pendant une période de cinq ans.

Dans le Royaume-Uni, chaque cas est jugé d'après son bien-fondé, et l'entente peut être incluse dans le contrat de guerre ou laissée aux soins des autorités de l'impôt sur le revenu.

Contre-proposition

M. Coldwell a proposé que le gouvernement du Dominion prenne possession de l'usine et de l'aménagement hydroélectrique, fasse lui-même les agrandissements voulus, et s'entende avec la direction actuelle et le personnel technique pour les exploiter à titre de propriété du gouvernement.

Le sous-comité fait remarquer que si ce plan était adopté, le même raisonnement aurait pour résultat de pousser le gouvernement à s'emparer de toutes les autres grandes industries qui fabriquent des matériaux de guerre essentiels.

Le sous-comité n'estime pas que le gouvernement est l'intermédiaire le plus efficace ou le plus coupable pour administrer l'industrie de l'aluminium qui comporte des procédés extrêmement techniques de production, et qui, après la guerre, aura besoin d'agences dans toutes les parties du monde pour trouver des débouchés pour ses produits.

Un programme de ce genre aurait obligé le gouvernement à dépenser des centaines de millions de dollars en immobilisations et l'aurait obligé à résoudre après la guerre un immense problème de récupération.

Le gouvernement des Etats-Unis a dépensé, au cours de la guerre, quelque \$800,000,000 pour la construction d'usines d'aluminium. Ces usines ont été exploitées sur une base de paiement pour frais d'administration. Le Canada n'a dépensé aucuns fonds publics.

Le sous-comité a été informé que le chiffre de production de l'aluminium au Canada, par comparaison avec celui des Etats-Unis, a démontré la sagesse de notre manière d'agir. C'est le critérium, car l'expansion dans des deux pays avait pour seul but d'augmenter la production.

Toutefois, à part ces considérations, ce genre de programme possède la faiblesse fatale de retarder la production de l'aluminium.

Il aurait, pour le moins, soulevé de grandes controverses publiques. Il aurait engagé le gouvernement dans des discussions avec le Royaume-Uni et les Etats-Unis au sujet des contrats déjà signés. Il aurait nécessité des négociations avec la Compagnie ou des mesures d'expropriation et le règlement de compensation. Il aurait engagé le gouvernement du Dominion dans une longue discussion avec la province de Québec au sujet des prérogatives provinciales.

La seule nécessité essentielle était la production de l'aluminium aussi rapidement qu'il était humainement possible. La situation militaire en 1940, 1942 et 1943 était telle que les démocraties envisageaient la possibilité de la défaite. C'étaient les avions qui faisaient le plus défaut. Le retard dans la production de l'aluminium aurait pu être fatal. Les résultats nous le montrent bien. Les Alliés ont maintenant la supériorité aérienne dans tous les théâtres de la guerre, et l'Aluminum Company of Canada fournit entre 35 et 40 p. 100 de la consommation d'aluminium par les Alliés.

Le sous-comité a demandé à M. F. H. Brown, conseiller financier du ministère des Munitions et approvisionnements, d'estimer le danger de retard, en chiffres de production d'avions. Il a répondu :

En supposant que la production canadienne d'aluminium soit entièrement employée à la fabrication de Lancasters en Grande-Bretagne, l'aluminium produit par la Compagnie en 1941 aurait suffi à fabriquer quarante-quatre Lancasters par jour, y compris 30 p. 100 des pièces de rechange; en 1942, soixante-neuf par jour, et dans le premier semestre de 1943, quatre-vingt-quinze par jour. Un mois de retard dans les négociations en 1941 aurait ainsi causé une différence de 600 Lancasters de moins par mois en 1942, et 1,200 de moins en 1943.

3. *Les conditions de travail dans les usines de la Compagnie étaient mauvaises.*

La déclaration de M. Coldwell à ce propos est rapportée comme suit dans les Débats, page 3807 :

Qu'il me suffise de dire que les rapports entre la société et ses ouvriers ont été à la fois scandaleux et inhumains. Il est rare que les ouvriers de la salle des creusets résistent longtemps à l'action des vapeurs toxiques, et les remplacements de main-d'œuvre dans cette partie de l'usine prennent des proportions effroyables.

Votre sous-comité a visité Arvida et Kingston et a pu se rendre compte des conditions dans lesquelles travaillent les employés de la Compagnie.

Arvida est une très jolie ville, pourvue de toutes les commodités modernes. Ses maisons, ses écoles, ses centres récréatifs, ses rues et son apparence en général font assurément honneur à sa population.

La Compagnie a construit un certain nombre de maisons; elle les loue ou les vend à ses employés, à des conditions raisonnables.

Votre sous-comité a appris que la Compagnie a fait son possible pour rendre les conditions de travail dans l'usine le moins dangereuses et le plus salutaires. Elle reconnaît l'importance de ces facteurs pour gagner la confiance et la collaboration de ses employés.

Lorsque la première usine d'Arvida fut construite en 1926, un nouveau genre de cuve fut installé, après plusieurs années de recherches. Les améliorations ont consisté à réduire les effets de la chaleur et du dur labeur, autrefois considérés comme inséparables de la production de l'aluminium.

Depuis 1926, de nombreux perfectionnements ont eu lieu. L'installation de siphons pour retirer le métal, l'élimination du coulage du métal chaud dans les moules dans les salles à cuves, et l'installation d'autres appareils, ont graduellement amélioré les conditions de travail.

Arvida compte vingt-cinq salles à cuves dont vingt et une ont été construites depuis 1936. Le type de cuve Soderberg a été installé dans vingt-six de ces

salles. Ses avantages sont l'isolation complète de la cuve et l'évacuation des vapeurs. Les salles à cuves Soderberg ont été construites avec l'aide d'experts en aération, et un système d'air comprimé a été aménagé en plus du système d'échappement à capuchon. L'air frais est forcé dans les salles à cuves à raison de 1,000,000 de pieds cubes à la minute par salle. La capacité de ventilation égale 46 changements d'air par heure dans chaque salle. Ce système est utilisé dans vingt et une des vingt-cinq salles à cuves.

Le sous-comité a reçu les renseignements suivants quant aux va-et-vient de la main-d'œuvre aux usines.

Par suite de l'activité grandissante de l'industrie, du fait de la guerre, il s'est produit une augmentation sensible des renouvellements de main-d'œuvre, tant au Canada qu'aux Etats-Unis. Vu son expansion très rapide, l'usine d'Arvida a éprouvé des difficultés sous le rapport des renouvellements de main-d'œuvre, mais le taux de ces changements dans les travaux extérieurs a égalé, sinon dépassé, celui des travaux intérieurs. Lorsque les projets d'agrandissement diminuèrent, le mouvement de la main-d'œuvre diminua également, au point de n'avoir rien d'anormal. Par exemple, le taux de ce mouvement à Arvida durant les quatre derniers mois de 1943 est indiqué dans le tableau suivant, ainsi que les taux moyens des renouvellements de main-d'œuvre dans toutes les industries manufacturières des Etats-Unis, publiés par le Bureau of Labour Statistics des Etats-Unis. Il est intéressant de noter que le taux à Arvida est inférieur à la moyenne aux Etats-Unis pour chacun des quatre mois, et que la moyenne tend à baisser à peu près au même degré à Arvida comme dans toutes les industries. Les chiffres représentent les renouvellements de main-d'œuvre pour cent employés par mois.

1943	Arvida	Etats-Unis Toutes les industries
Septembre..	7.75	8.10
Octobre..	7.76	7.91
Novembre..	6.84	7.09
Décembre..	6.16	6.37

La Compagnie possède un personnel de médecins qualifiés à ses usines de production. Le travail des médecins comprend des examens avant l'embauchage et des examens périodiques, des examens aux rayons-X, premiers secours, l'inspection des conditions sanitaires et hygiéniques, etc. Le sous-comité a appris que les données recueillies par son personnel sur la question de l'hygiène indiquent que les conditions de travail n'ont pas eu d'effet nuisible sur la santé des employés.

Comme preuve à l'appui de ce qui précède, les compagnies d'assurance, qui imposaient un paiement supplémentaire d'un dollar sur les primes de \$1,000, sont maintenant disposées à abolir cette clause et à classer l'industrie de l'aluminium dans la plus basse catégorie des taux industriels.

La Compagnie met à la disposition de ses employés des salles munies de lavabos et d'armoires, dont plusieurs sont équipées d'armoires aérées, de séchoirs, de douches, de lavabos Bradley, etc. Le sous-comité a appris que toutes ces salles seront bientôt équipées de la même manière.

Au cours de sa visite à Arvida et à Kingston, le sous-comité n'a pu corroborer les allégations faites au sujet des conditions de travail à ces endroits.

Votre sous-comité, considérant que l'industrie de l'aluminium a procuré de l'emploi à 25,000 Canadiens au cours de cette guerre, juge à propos de signaler l'importance de cette industrie dans le cadre de l'économie canadienne.

En toute probabilité, ces 25,000 employés constituent avec leurs familles un total de 75,000 à 100,000 personnes au minimum. En août 1943, il y avait 23,446 employés dont le salaire global s'élevait à \$3,340,234.29 par mois. De plus, les lieux où ils résident procurent de l'emploi aux personnes chargées des divers services publics. Les chemins de fer canadiens emploient un nombre considérable

d'hommes par suite des affaires de cette industrie. En vérité, il est difficile d'évaluer le nombre de Canadiens qui, directement et indirectement, ont bénéficié de l'établissement de cette industrie au Canada.

L'industrie canadienne de l'aluminium a prouvé qu'elle peut produire la meilleure qualité d'aluminium au monde et à aussi bon marché que n'importe où. L'ensemble des capitaux, de la direction et des ouvriers engagés dans l'industrie de l'aluminium a accompli ce que l'on pourrait peut-être appeler un miracle industriel de la production en temps de guerre. Ce miracle s'est accompli, sous le rapport du financement, par les commandes des gouvernements britannique et américain.

Votre sous-comité exprime l'espoir que l'esprit d'entreprise qui produit de si excellents résultats en temps de guerre pourra être maintenu durant les années d'après-guerre, pour le plus grand bien de la main-d'œuvre et de l'économie canadienne en général.

En parlant de l'avenir de l'industrie, M. Powell déclara que le plus grand espoir d'utiliser ses installations après la guerre, était d'avoir libre accès aux marchés du monde. Il ajouta que si cette occasion était fournie à la Compagnie canadienne, celle-ci pourrait produire et vendre de l'aluminium en concurrence libre et ouverte avec tout autre producteur et obtenir sa juste part des marchés.

Il rappela qu'en 1932, lors de la Conférence d'Ottawa, il fit savoir au gouvernement de l'époque que cette industrie ne demandait pas de tarif protecteur, et il ajouta que c'était encore l'attitude de la Compagnie.

4. *Les compagnies d'aluminium du Canada font partie d'un trust mondial et le gouvernement, par sa manière d'agir, a contribué à ce monopole.*

M. Coldwell a fait plusieurs déclarations à ce propos. Les citations suivantes des Débats serviront à expliquer ses vues.

Page 3799:

L'Aluminum Company of America contrôle absolument toute la production d'aluminium aux Etats-Unis et, par l'intermédiaire de l'Aluminum Company of Canada qui elle-même dépend de l'Aluminium Limited, contrôle aussi toute la production d'aluminium du Canada.

L'Aluminium Limited est la société par l'intermédiaire de laquelle l'Aluminum Company of America a pu coopérer avec le cartel international qui avait été établi par sa filiale, l'Aluminium Limited, à laquelle l'Aluminum Company of Canada appartient entièrement et qui est exploitée par elle comme filiale.

Il existe, en tant que je sache, peu d'exemples, aux Etats-Unis et au Canada, de sociétés qui aient un monopole aussi absolu sur des industries produisant des matériaux essentiels à la guerre. Ces compagnies peuvent exercer sur les prix une influence susceptible de restreindre la production et d'influer sur l'approvisionnement de matières premières et d'énergie électrique nécessaire à la production et à la fabrication de l'aluminium et de ses produits.

Depuis cinquante ans, l'Aluminum Company of America et plus tard filiale, l'Aluminium Limited, ainsi que les sociétés qui sont la propriété de cette dernière, ont obtenu, et pendant près de la moitié de cette période elles ont conservé un monopole absolu sur l'une des industries les plus lucratives du monde.

Page 3802:

Pendant que notre population consent des sacrifices et que nos jeunes gens risquent leur vie pour une grande cause, cette immense corporation touche des profits et exploite des propriétés qui lui permettront après la guerre de maintenir un monopole qui dominera les sources d'énergie électrique et la production de l'aluminium sur le continent américain et, dans une large mesure, dans le monde entier.

Depuis sa formation, la corporation de l'aluminium a eu pour ligne de conduite de maintenir élevé le prix de son produit et, comme conséquence, d'en réduire l'usage.

Page 3803:

Trois des principaux concurrents se sont engagés par contrats à ne pas fournir de bauxite à d'autres producteurs et à ne pas produire eux-mêmes d'aluminium pendant des périodes de quarante et cinquante ans. Cette compagnie a voulu immobiliser les principaux producteurs d'énergie électrique de l'Amérique du Nord, de façon qu'aucun concurrent ne puisse obtenir d'énergie pour la production de l'aluminium. Elle y a réussi.

Le 14 août 1899, par exemple, l'Alcoa a signé avec la Shawinigan Water & Power Company, de Shawinigan-Falls, province de Québec (Canada), un contrat pour l'achat d'énergie électrique. Comme tous ces autres contrats d'énergie, celui-ci renfermait une clause restrictive par laquelle la société d'énergie s'engageait à ne pas utiliser son propre pouvoir pour la production d'aluminium non plus qu'à en vendre à d'autres producteurs d'aluminium que l'Alcoa.

Des contrats de la même nature ont été conclus avec la Niagara et d'autres sociétés productrices d'énergie si bien que l'Alcoa a réussi à mettre la main sur toute l'énergie produite le long du Saint-Laurent tant au Canada qu'aux Etats-Unis.

Page 3805:

Il en résulta la création de l'Alliance et l'entente relative à l'établissement de l'Alliance fut signée à Paris le 3 juillet 1931 et, environ trois mois plus tard, l'Alliance fut dûment constituée en corporation en Suisse, et deux employés de l'Aluminium Limited devinrent respectivement administrateur et administrateur adjoint du cartel tout entier. L'Alliance eut recours à trois moyens principaux pour déterminer les prix et éliminer les sociétés rivales. Premièrement, elle détermina le prix d'achat qu'elle devait payer; deuxièmement, elle retira des marchés du monde l'excédent d'aluminium et, troisièmement, elle diminua les contingents de production.

Et encore:

Puisqu'il n'était pas nécessaire d'écouler un excédent, sur le marché mondial, le prix d'achat devint le prix minimum fixé pour tous les pays du monde.

Votre sous-comité s'est surtout occupé des questions purement canadiennes et résultant de la période de guerre. Ce n'est qu'incidemment qu'il s'est arrêté à l'historique de l'Aluminum Company of America (Alcoa). Il avait devant lui les conclusions sur les points de faits et les points de droit de la Cour de district des Etats-Unis dans la cause de l'United States of America vs Aluminum Company of America et al. intentée en juillet 1942, et entre autres une étude sur l'industrie de l'aluminium aux Etats-Unis, préparée par la Brookings Institution et publiée en 1938.

Cette cause demeura devant la Cour pendant plus de deux ans. On peut se rendre compte de la nature approfondie de l'enquête, par le fait que le procès-verbal contient 41,722 pages sténographiées et 1,803 pièces comprenant 15,000 pages marquées pour fins d'identification. Les accusations portées contre les défendeurs étaient en substance les mêmes que celles portées par M. Coldwell.

De fait, les allégations de M. Coldwell semblent être basées en grande partie sur celles du demandeur dans cette cause, et votre sous-comité est quelque peu surpris, vu que la décision de la Cour a été rendue en juillet 1942 et que M. Coldwell ne fait aucunement mention des décisions de la Cour, corps compétent

et habile à décider les questions en jeu. Les décisions sur les points de faits et les points de droit exonèrent les défendeurs de chacune des allégations contenues dans la requête. L'Aluminium Limited était un des défendeurs nommés.

Votre sous-comité a appris que la cause a été portée en appel devant la Cour suprême des Etats-Unis. Il est évident, cependant, que la décision de la Cour de district des Etats-Unis, tant qu'elle ne sera pas changée par suite de l'appel, doit avoir le plus de poids possible à cause de l'importance de l'enquête faite par la Cour, et sans aucun doute à cause aussi de la compétence de ce tribunal à juger la valeur des témoignages. M. Lipkowitz, qui a aidé à préparer la cause du demandeur, a assuré au sous-comité qu'il pouvait s'en rapporter à l'intégrité et à la compétence de la Cour.

La Brookings Institution est un groupe indépendant adonné aux recherches économiques, et son étude se trouve dans le livre intitulé "Industrial Price Policies and Economic Progress".

Depuis sa constitution en 1899 et jusqu'à la déclaration de la guerre, l'Alcoa était le seul producteur d'aluminium en lingots aux Etats-Unis. Plusieurs autres établissements achètent l'aluminium brut et le transforment, mais on peut dire en toute sûreté que l'Alcoa a occupé une situation prédominante dans l'industrie de l'aluminium aux Etats-Unis. Depuis le début de la guerre, la Reynolds Corporation a construit et exploité une usine de production.

L'Aluminum Company of Canada est le seul producteur canadien d'aluminium brut, et on peut dire, en conséquence, qu'elle domine entièrement la production canadienne.

Domination n'est pas, cependant, synonyme de monopole. La domination peut naître du simple fait qu'aucune autre personne, qu'aucune autre société ne juge bon de se lancer dans l'industrie. Toutefois, le monopole exerce un pouvoir exclusif qui lui permet d'empêcher les autres de se lancer dans une industrie, où il peut éliminer, absorber ou forcer d'agir à sa guise tous les concurrents.

Le monopole s'appuie d'ordinaire sur un pouvoir exclusif reposant sur la possession de brevets ou sur la possession exclusive d'un élément essentiel à la production d'une marchandise, ou encore sur une entente avec d'autres intérêts lui permettant d'exercer ce pouvoir exclusif.

Le District Court des Etats-Unis a constaté que les brevets fondamentaux de l'Alcoa ont expiré en 1909 et que jamais, au moins depuis le 7 juin 1912, l'Alcoa n'a monopolisé ni restreint la production ou la vente de l'aluminium vierge, qu'elle n'a pas eu l'intention de le faire, qu'elle ne l'a pas tenté, ni n'a effectué d'ententes, de combinaisons ou de conspirations à cette fin.

Elle a constaté, en outre, que dans certains cas l'Alcoa s'était montrée disposée à collaborer avec d'autres intérêts qui envisageaient la production de l'aluminium brut.

La décision signale aussi la concurrence que l'aluminium subit de la part d'autres métaux et matières, surtout de la part du cuivre, de l'acier, du nickel, de l'étain, du plomb, du magnésium, du verre et des matières plastiques. Elle note encore la concurrence de l'aluminium secondaire et des produits qui en sont fabriqués.

Elle déclare ensuite que la concurrence de l'aluminium et des autres métaux et matières, depuis le début, a eu d'excellents résultats sous le rapport des prix de l'aluminium et des produits de l'aluminium. La décision conclut:

Le degré de succès de l'Aluminium Company of America dans cette concurrence est attribuable à un effort quasi constant d'amélioration de la qualité et de l'utilisation de l'aluminium, à l'existence de prix de concurrence, et à un système de vente toujours intelligent et agressif secondé par une multiplicité extraordinaire de services techniques.

L'étude de la Brookings Institution arrive aux mêmes conclusions. Elle note que le principal avantage remporté par l'Aluminium Company of America durant ses vingt premières années est la formation d'un personnel de techniciens.

A mesure que la Compagnie acquérait de l'expérience, ses experts accumulaient des connaissances sur la manière de fabriquer des produits de qualité et de réaliser des économies d'exploitation. Ils furent longtemps seuls à posséder ces connaissances. Dans les premières années en particulier, les employés de l'Aluminum Company qui connaissaient la technique de cette nouvelle métallurgie ne quittèrent presque jamais leur emploi pour aller travailler ailleurs.

M. Coldwell prétend, en fait, que les intérêts canadiens de l'aluminium sont rattachés à un monopole mondial et ont réussi, délibérément, à monopoliser:

- (a) Les stocks de matières premières;
- (b) L'énergie hydroélectrique;
- (c) Les marchés mondiaux d'aluminium.

(a) *Les matières premières*

Les principales matières premières de la production de l'aluminium sont la bauxite, la cryolithe et le spath fluor; aucune n'existe au Canada.

L'aluminium est un élément qui se trouve presque partout; il constitue, combiné ou mélangé à d'autres éléments, environ le treizième de la surface du globe. On ne le trouve pas à l'état pur. Dans la plupart des combinaisons où on le trouve, il est trop rare pour être extrait économiquement; le principal minerai de valeur commerciale est un dépôt rougeâtre appelé bauxite. Il faut approximativement quatre tonnes de bauxite pour en produire une d'aluminium. Ce minerai existe en plusieurs endroits, surtout dans les tropiques et les régions semi-tropicales.

Voici un tableau de la production mondiale de la bauxite, en tonnes métriques, de 1934 à 1941 inclusivement.

PRODUCTION MONDIALE DE LA BAUXITE

(en tonnes métriques)

Pays	1934	1935	1936	1937	1938(a)	1939(a)	1940(a)	1941(a)
Autriche.....	2,000	3,000	3,000	3,000	5,000	?	?
Brésil.....			7,000	8,770	12,928	18,279	20,000	20,000
Guyane anglaise.....	65,917	139,811	212,665	366,700	(b)382,409	(b)483,652	550,000	1,000,000
Indes anglaises.....	18	7,484	3,702	15,393	15,005	9,121	?	?
France.....	528,400	512,800	649,500	688,200	682,440	680,000	700,000	500,000
Allemagne.....	6,560	8,547	12,425	18,212	19,703	135,000	135,000	135,000
Grèce.....		9,489	129,898	137,412	179,886	185,906	180,000	?
Hongrie.....	184,991	211,079	329,091	532,657	540,718	570,170	560,000	600,000
Italie.....	131,266	170,064	262,246	386,495	360,837	483,965	380,000	370,000
Malaisie.....				19,305	55,965	93,740	63,787	?
Indes orientales néerlandaises.....		16,717	133,731	198,970	245,354	230,668	274,345	100,000
Roumanie.....	1,500	6,218	10,829	10,701	11,807	10,460	?	?
Espagne.....	300					?	?	?
Surinam.....	101,003	115,184	234,845	392,447	377,213	511,619	615,434	1,200,000
U.R.S.S. (a).....	61,000	132,000	203,200	230,000	250,000	250,000	270,000	?
Etats-Unis.....	160,371	237,666	377,976	426,977	317,015	381,331	445,958	900,000
Yougoslavie.....	84,828	216,197	292,174	354,233	396,368	318,840	260,000	400,000
Total.....	1,326,000	1,787,000	2,865,000	3,850,000	3,850,000	4,370,000	4,500,000	5,500,000

(a) Estimation partielle, (b) Exportations.

Le tableau indique à quel degré la bauxite est répandue à travers le monde et comment il est presque impossible à une compagnie d'accaparer le monopole des sources d'approvisionnement de bauxite.

De plus, des recherches se poursuivent constamment en vue de découvrir de nouvelles méthodes pour extraire l'aluminium d'autres gisements, et bien qu'elles n'aient pas encore donné de grands résultats, il se peut que l'on découvre avec le temps des méthodes qui rendront possible l'extraction économique de l'aluminium de ces gisements.

Il semble naturel qu'une compagnie ou un particulier qui projetterait de s'engager dans la production de l'aluminium s'assurerait de deux choses: (1) l'énergie électrique; (2) les stocks de bauxite.

L'Aluminum Company of Canada possédait de vastes gisements de bauxite dans la Guyane anglaise et, en outre, louait certains autres terrains du gouvernement de ce pays. Avant l'expansion résultant de la guerre, la Compagnie estimait qu'elle contrôlait suffisamment de bauxite pour répondre à ses besoins pour une période de soixante ans. Comme résultat de sa production de guerre, elle contrôle maintenant des gisements de bauxite qui répondront à ses besoins pour une période de six ans seulement. Ceci démontre bien l'usage nécessaire mais prodigue des ressources naturelles pour les besoins de la guerre. Etant donné cet épuisement de ses stocks de bauxite, la Compagnie devra trouver et exploiter d'autres sources pour répondre à ses besoins de ce minerai. La bauxite est de beaucoup la plus importante des matières communes employées dans la fabrication de l'aluminium.

La Compagnie obtient la cryolithe au Groenland, le spath fluor à Terre-Neuve, et le coke métallurgique et pétrolifère ainsi que le bitume aux Etats-Unis. Ces matières communes ne sont pas suffisamment importantes pour encourager un monopole des sources d'approvisionnement.

Les fabricants d'aluminium au Canada n'ont pas de monopole ni même de contrôle des sources d'approvisionnement des matières communes qui entrent dans la production de l'aluminium.

Appelée à se prononcer sur l'allégation que les fabricants d'aluminium monopolisaient l'approvisionnement de bauxite, la Cour de district des Etats-Unis en est venue à la conclusion suivante, que l'on relève à la page 26:

Diverses compagnies d'aluminium du monde et quelques-unes des compagnies chimiques des Etats-Unis et d'ailleurs possèdent ou exploitent de vastes gisements de bauxite. Il existe aussi plusieurs compagnies de bauxite qui possèdent des gisements de bauxite dans l'Arkansas et en extraient de la bauxite qu'elles vendent au premier venu.

On a trouvé de la bauxite en quantités presque inépuisables en dehors des Etats-Unis. De vastes gisements ont été découverts notamment en Guyane anglaise, en Guyane hollandaise, en France, en Yougoslavie, en Grèce, en Hongrie, en Hollande, aux Indes Occidentales, et à la Côte de l'Or en Afrique.

Page 245:

Les témoignages n'établissent en aucune façon le bien-fondé d'une accusation de violation de la Loi Sherman portée contre l'Aluminum Company of America concernant la production ou la vente de bauxite dans le commerce entre Etats ou à l'étranger.

(b) *Energie hydroélectrique*

Aux fins d'obtenir les témoignages nécessaires pour juger cette allégation particulière, votre sous-comité a convoqué M. Brown, conseiller financier auprès du ministère des Munitions et approvisionnements, M. G. C. Bateman, régisseur des métaux, M. H. J. Symington, régisseur de l'énergie, et les dirigeants de la Compagnie.

En 1899, comme il a été déjà dit, l'Alcoa a établi une usine pour la production de l'aluminium à Shawinigan-Falls, Québec. Aux fins de s'assurer l'énergie électrique nécessaire, la Compagnie a passé avec la Shawinigan Water & Power Company un contrat visant à lui procurer l'énergie suffisante livrable annuellement pour répondre à ses besoins. La clause suivante fut incorporée au contrat entre la Compagnie et la Shawinigan Water & Power Company :

La raison du contrat passé par l'Aluminum Company of America et stipulant que l'énergie produite par les concessions hydrauliques accordées par ce contrat sera employée pour la fabrication de l'aluminium et pour les fins qui peuvent s'y rattacher, et pour éclairer et chauffer les locaux de ladite partie de deuxième part et pour nulle autre fin, la Shawinigan Water & Power Company, de Shawinigan-Falls, Québec, convient qu'elle ne fournira pas d'eau ou d'énergie hydraulique à aucune autre personne, compagnie ou organisation engagée dans la production de l'aluminium, et de plus que ladite Shawinigan Water & Power Company elle-même n'emploiera pas d'eau ni d'énergie hydraulique pour ou concernant la fabrication d'aluminium pendant la durée de ce contrat, ou de tout renouvellement dudit contrat, la véritable intention et signification dudit contrat étant qu'en ce qui concerne la fabrication de l'aluminium les droits à accorder et céder à l'Aluminum Company of America seront uniques et exclusifs.

Cette clause fut maintenue dans les contrats de renouvellement sous forme de renvoi général au contrat primitif.

A l'époque, l'Alcoa avait évidemment l'habitude d'insérer une telle clause dans tous les contrats signés avec des compagnies d'énergie. Dans la cause dont elle a été saisie, la Cour de district des Etats-Unis a statué sur l'allégation que ces clauses restrictives indiquaient une tentative de monopoliser l'énergie hydraulique. Ses constatations, qui figurent aux pages 46 et 47, sont les suivantes :

L'Aluminum Company of America a exploité son usine d'aluminium de Niagara-Falls depuis 1895 jusqu'à ce jour au moyen de l'énergie mécanique louée de la Niagara Falls Power Company, ou de ses prédécesseurs, en vertu de contrats successifs. Ces contrats, passés de 1895 à 1905, sont produits au dossier comme pièces 188, 189, 190, 191 et 192. Chacun contient des clauses par lesquelles le bailleur s'engage à ne pas vendre ni donner à bail de l'énergie à des tiers pour la production d'aluminium. *Le contrat dont copie est produite comme pièce 191 a, selon ses propres clauses, pris fin en 1920. Les clauses restrictives de tous les autres contrats ont été abrogées du consentement mutuel des parties contractantes en vertu d'un document dont copie est produite comme pièce 1026.*

Personne depuis 1921 n'a imposé de restrictions sur la fabrication de l'aluminium à Niagara-Falls. C'est par inadvertance que l'Aluminum Company of America n'a pas fait abroger les clauses restrictives en vigueur avant 1921 et mentionnées dans les *Findings of Facts No. 82*, alors qu'en 1911 ou 1912, elle avait abrogé certaines autres clauses restrictives étrangères aux pouvoirs hydrauliques. Le fait est exposé en détail dans les *Findings of Facts Nos 65, 66, 111 et 210*. La dernière des clauses restrictives concernant les chutes de Niagara a été annulé il y a vingt ans.

Il convient de noter que la dernière des clauses restrictives contenue dans les contrats passés par l'Alcoa aux Etats-Unis a été annulée en 1921, du consentement mutuel des parties contractantes.

La clause restrictive citée plus haut et extraite du contrat passé avec la Shawinigan Water and Power Company n'a jamais été opérante malgré son maintien en vigueur. Dans son témoignage, M. Powell, président de l'Aluminum Company of Canada, Limited, a déclaré que sa Compagnie n'avait jamais tenu

compte de cette clause et qu'elle n'avait jamais eu l'intention de s'en prévaloir pour empêcher d'autres compagnies d'obtenir de l'énergie destinée à la fabrication d'aluminium. Cette déposition n'ayant pas été contredite, votre sous-comité admet la version de M. Powell.

Parlant au nom de la Compagnie, M. Powell s'est déclaré surpris de l'importance attachée à cette clause particulière, et comme la Compagnie ne s'en était jamais prévalu, il en recommandait l'abrogation moyennant consentement mutuel. Votre sous-comité a depuis été informé que cette annulation est maintenant un fait accompli.

En plus de son contrat avec la Shawinigan Water and Power Company, la Compagnie a passé, comme il en a déjà été fait mention, un marché avec la Saguenay Power Company pour la livraison annuelle de 100,000 c.v. provenant de l'île Maligne, sur le haut Saguenay. Enfin, la Compagnie a mis en valeur et possède les aménagements de Shipshaw, dont le débit maximum est de 1,020,000 c.v.

Les aménagements hydrauliques de Shipshaw sont malheureusement trop éloignés des centres ordinaires de consommation d'énergie électrique pour que la transmission de cette énergie se fasse économiquement. Le sous-comité a été informé que la limite raisonnable pour la transmission de l'électricité est actuellement de 200 milles. Les mises de fonds considérables exigées par l'installation de lignes de transmission et de stations de relai et la déperdition d'électricité en cours de route fixent des limites bien déterminées à l'égard de la transmission d'énergie électrique.

Presque toutes les provinces du Dominion, de même que le Labrador, possèdent d'immenses ressources inexploitées d'énergie hydraulique.

Sur les 9,225,000 c.v. provenant des aménagements hydrauliques canadiens, les disponibilités de l'Alcan s'élevaient avant la guerre à 360,000 c.v. environ, chiffre qui a depuis été porté à 1,120,000. Le chiffre global en premier lieu mentionné représente moins de 20 p. 100 du potentiel connu d'énergie hydro-électrique au Canada. A lui seul le Saint-Laurent peut produire 3,000,000 de c.v. A cause de son éloignement, l'entreprise Shipshaw ne constitue pas un facteur influent sur la mesure dans laquelle seront exploitées les ressources du Saint-Laurent.

Le régisseur de l'énergie, M. Symington, a fait remarquer que, même s'il était possible de transporter l'énergie de Shipshaw aux centres industriels du Québec, la Compagnie subirait la concurrence de l'énergie dont la production, dans ces centres, a fort augmenté depuis le début des hostilités afin de desservir les industries de guerre qui y sont établies. Cette énergie sera à la disposition de l'industrie du temps de paix et il est probable qu'elle alimentera amplement les exigences de l'après-guerre.

Par l'intermédiaire du ministère des Munitions et approvisionnements, ainsi que de ses représentants près l'Office de coordination des ressources naturelles, le Gouvernement fédéral s'est vivement préoccupé, en 1940, de la situation de l'énergie au Canada, et en particulier de l'énergie disponible pour la fabrication de l'aluminium. Les ressources en électricité étaient mises au plus haut point à contribution. Comme résultat, les autorités fédérales se sont constamment tenues en contact avec les autorités de l'Alcan pour les amener à entreprendre l'exécution du projet de Shipshaw.

Sans la réalisation de cette entreprise, la Compagnie aurait évidemment été dans l'impossibilité d'exécuter les contrats ultérieurement passés avec les gouvernements britannique, américain et australien.

De plus, la production de la quantité d'aluminium requis par les contrats britanniques antérieurs n'a été possible que grâce à l'obtention, autorisé par le régisseur fédéral de l'énergie, d'électricité provenant de la région de Shawinigan-

Falls. Cette énergie étant indispensable aux industries de guerre de la région, les autorités du ministère des Munitions et approvisionnements se rendirent compte, une fois de plus, qu'il fallait mettre l'entreprise de Shipshaw à pied d'œuvre.

Tous les témoins ont formellement déclaré au sous-comité que, sans entretenir un pessimisme outré, ils ne voyaient pas comment l'énorme production d'électricité de Shipshaw pourrait être utilisée pendant un bon nombre d'années après la fin des hostilités. D'après eux, compte tenu du grand essor de l'aviation et de l'emploi croissant des métaux légers, l'expérience acquise et l'expansion dont d'autres régions ont été l'objet durant la guerre, prouvent qu'il serait impossible de trouver, au moins pour quelques années à venir, un emploi ou un débouché profitable pour l'énergie produite à Shipshaw à la faveur d'une expansion née de la guerre.

Le sous-comité constate que les individus ou corporations désireux de s'adonner à la production de l'aluminium ne considéreront pas le manque d'installation hydraulique comme un obstacle et que rien ne justifie l'allégation qu'en réalisant le projet de Shipshaw ou en passant des marchés avec d'autres compagnies d'énergie, l'Alcan ait monopolisé ou tenté de monopoliser les installations hydraulique canadiennes.

(c) *Marché mondiaux*

L'Aluminium Limited fut constituée en corporation en 1928 moyennant le transport qui lui avait été fait d'une certain actif appartenant à l'Alcoa. Le capital-actions de l'Aluminium Limited émis en paiement fut distribué aux actionnaires de l'Alcoa à raison d'une action d'Aluminium Limited pour trois actions d'Alcoa.

On remarquera que les actions de l'Aluminium Limited ont été émises en faveur de l'Alcoa mais immédiatement transférées aux particuliers qui étaient actionnaires de cette Compagnie. Evidemment, si les actions avaient été retenues par la Compagnie, l'Aluminium Limited serait demeurée une filiale appartenant totalement à l'Alcoa. Les sociétés ne meurent pas, mais les hommes meurent. En conséquence, puisque la mort comporte une succession, le paiement des impôts et des dettes et la distribution du reliquat de la succession entre les bénéficiaires, la diffusion des parts de capital est inévitable. Il en a été ainsi dans le cas de l'Aluminium Limited.

Cette question de possession commune des actions de l'Alcoa et de l'Aluminium Limited a été étudiée à fond dans la cause plaidée devant la Cour de district des Etats-Unis déjà mentionnée.

A la page 197 du factum, on trouve la constatation suivante:

Dès la distribution des actions de l'Aluminium Limited parmi les actionnaires de l'Alcoa, trois actionnaires de l'Alcoa possédaient au total 51.3 p. 100 des actions de l'Aluminium Limited et le même pourcentage d'actions ordinaires de l'Alcoa.

A la page 198, on lit:

L'Alcoa a distribué à ses actionnaires les actions de l'Aluminium Limited sans aucune intention ni aucune entente de sa part ni de la part d'aucun de ses principaux dirigeants, ni de la part de l'Aluminium Limited, ni de la part de son principal dirigeant, et il n'y a pas eu d'entente entre eux, et les témoignages ne montrent pas qu'il y ait lieu de supposer qu'un autre des dirigeants, ni aucun autre des actionnaires de l'une ou l'autre compagnie se soit proposé ou ait convenu d'établir ou d'exercer un contrôle commun sur les deux compagnies.

La proportion dans laquelle les actions ordinaires de l'Aluminium Limited sont détenues par les gros actionnaires de l'Aluminium Company of America a diminué depuis le 4 juin 1928. Cette diminution doit inévi-

tablement se produire, et à l'avenir elle continuera à se produire par suite des ventes volontaires, des faillites et des décès.

La seule date à laquelle des listes complètes des porteurs d'actions ordinaires de l'Aluminium Limited et de l'Aluminum Company of America figurent au compte rendu est le 20 septembre 1937.

On lit encore, page 200:

Le nombre minimum des défendeurs propriétaires d'actions ordinaires dans l'Aluminum Company of America et dans l'Aluminium Limited qui, à eux seuls, auraient constitué la majorité dans cette compagnie, était de trois le 4 juin 1928 et de huit le 20 septembre 1937; tandis que le 2 janvier 1939, si tous les défendeurs dont il a été prouvé à cette date qu'ils possédaient des actions ordinaires dans les deux compagnies, avaient réuni leurs actions de l'Aluminium Limited, le total aurait été à court de 10,000 actions pour suffire à constituer la majorité des actions ordinaires alors en cours de cette compagnie.

Page 202:

Les témoignages n'indiquent pas, et il n'y a pas lieu de supposer qu'il y ait jamais eu contrat, combinaison, conspiration, accord, ni entente entre les actionnaires de l'Aluminum Company of America et de l'Aluminium Limited ou entre qui que ce soit parmi eux concernant le vote des actionnaires de l'une ou l'autre des deux compagnies; ou qu'en aucun cas deux actionnaires ou plus des deux compagnies aient agi de concert ou d'après un contrat, une combinaison, une conspiration, un accord ou une entente, relativement au vote des actionnaires de l'une ou l'autre des deux compagnies.

Les témoignages établissent que les plans ou les opérations de l'Aluminium Limited n'ont jamais été contrôlés par un actionnaire ni par un groupe d'actionnaires dans l'exercice d'un contrôle commun de cette Compagnie et de l'Aluminum Company of America. En tout temps, les actionnaires de l'Aluminium Limited ont donné à la direction de la Compagnie liberté complète dans la conduite des affaires de la Compagnie et dans la détermination de ses lignes de conduite.

Les décisions de la Cour de district des Etats-Unis, consignées ci-dessus, ont été confirmées devant le sous-comité par le témoignage sous serment de M. R. E. Powell, président de l'Aluminum Company of Canada et administrateur de l'Aluminium Limited. Il a déclaré que l'Alcoa n'avait jamais essayé d'influencer par une intervention ni autrement les plans ou les opérations de la compagnie canadienne.

Votre sous-comité s'est procuré tous les renseignements possibles sur l'Alliance Corporation, dont faisait partie l'Aluminium Limited. Il a constaté, toutefois, que les deux témoins les mieux préparés à fournir des renseignements de première main concernant cette affaire n'étaient pas disponibles, l'un étant en Allemagne et l'autre en France.

Votre sous-comité croit donc n'être pas en mesure de prononcer un jugement définitif sur le fonctionnement de l'Alliance Corporation ou sur l'association de la Compagnie avec l'Aluminium Limited.

Le mot cartel n'est pas en odeur de sainteté au Canada. En Europe, il semble en être autrement. On y considère comme un prolongement de l'organisation d'une société le fait de lui permettre de se livrer au commerce international et d'empêcher ce qui autrement deviendrait le chaos sur le marché international. Cela fut particulièrement vrai dans la période des années 1930, alors que le commerce international était entravé par des barrières commerciales artificielles, par l'instabilité des devises des divers pays et par une concurrence anormale ou

les gouvernements de divers pays aidaient leurs industries à trouver des marchés pour leurs produits. Il appert donc que plus d'une doctrine économique estime que le cartel est un produit naturel du commerce international. M. G. H. D. Cole, économiste socialiste anglais, exprime l'opinion que c'est un pas naturel et inévitable dans l'organisation mondiale du commerce. Votre sous-comité ne souscrit pas à cette opinion, mais il croit que la formation de cartels internationaux tendra au monopole et à détruire la valeur des véritables facteurs de concurrence.

M. Powell a donné au sous-comité beaucoup de renseignements concernant les rapports qui existent entre l'Aluminium Limited et l'Alliance Corporation.

Il a signalé que l'Alcan produisait de l'aluminium en quantités bien supérieures aux besoins de la consommation domestique canadienne; qu'il lui fallait compter sur les marchés d'outre-mer; que l'Aluminium Limited avait établi dans plusieurs pays des filiales ou des agences de vente qui cherchaient des marchés pour l'aluminium canadien; que ces marchés se trouvaient gravement menacés par la tendance des producteurs d'aluminium européens à s'organiser en groupes avec l'appui de leur gouvernement, et que l'Alcan se voyait, dans la même mesure, obligée de reconnaître que l'un ou l'autre de ces marchés doit disparaître ou qu'elle doit trouver un moyen de protéger ses positions sur les marchés étrangers. Par une série de conférences avec les représentants des producteurs d'aluminium, une entente fondamentale fut conclue par laquelle chacun des membres du groupe souscrivait à un fonds commun, et le groupe comme tel s'engageait à acheter de chaque membre le surplus d'aluminium que celui-ci ne pourrait pas vendre par les moyens ordinaires. Un accord fut également conclu pour limiter la production des membres du groupe. En outre, on s'entendit sur le prix auquel le groupe achèterait l'aluminium de ses membres, ou à son tour le vendrait à ses membres. Cet accord fondamental fut la base sur laquelle plus tard l'Alliance Corporation fut constituée en corporation en vertu des lois de la Suisse. L'Aluminium Limited souscrivit à peu près 28 p. 100 du total des actions. Les autres membres étaient les producteurs d'aluminium de la Grande-Bretagne, de l'Allemagne, de la France, de l'Italie et de la Suisse.

M. Powell a expressément déclaré que le prix auquel les membres vendaient au consommateur n'était fixé ni par les termes du contrat, ni par l'Alliance Corporation, et que les territoires dans lesquels le produit pouvait être vendu n'étaient pas non plus déterminés par le contrat ou par l'Alliance Corporation.

Par suite de l'augmentation dans la demande mondiale dont nous avons déjà parlé, les opérations de l'Alliance Corporation cessèrent entièrement en 1938. Celle-ci est encore en existence sous forme de trust détenant certaines valeurs pour le compte de ses membres.

Prix

Ce qui caractérise principalement un monopole est le maintien des prix à un niveau injuste par suite de la maîtrise des débouchés.

Les prix de l'aluminium aux Etats-Unis, qui sont à peu près semblables à ceux du Canada, indiquent que l'industrie de l'aluminium a réussi en général à produire et à vendre de l'aluminium à un prix de plus en plus bas.

En 1889, le prix moyen était de \$4.08 la livre; en 1893, de 0.78c. la livre, et en 1896, de 0.48c. la livre.

Le tableau suivant fourni par la Compagnie indique le prix courant de l'aluminium, de 1900 à 1941:

Cents		Cents	
1900.....	32.00—33.00	1921.....	17.00—26.00
1901.....	31.00—33.00	1922.....	16.50—23.00
1902.....	31.00—33.00	1923.....	22.50—27.75
1903.....	31.00—33.00	1924.....	26.00—28.00
1904.....	30.00—32.00	1925.....	27.00—28.00
1905.....	33.00—35.00	1926.....	26.50—27.00
1906.....	35.00—38.00	1927.....	23.90—27.00
1907.....	36.00—50.00	1928.....	23.90—23.90
1908.....	22.00—34.00	1929.....	23.90—23.90
1909.....	22.00—24.00	1930.....	22.90—23.90
1910.....	22.00—24.00	1931.....	22.90—22.90
1911.....	18.50—22.50	1932.....	22.90—22.90
1912.....	18.75—27.12½	1933.....	22.90—22.90
1913.....	18.50—27.12½	1934.....	†19.00—23.30
1914.....	17.37½—21.50	1935.....	†19.00—22.00
1915.....	18.75—60.00*	1936.....	†19.00—22.00
1916.....	53.00—67.00*	1937.....	†19.00—22.00
1917.....	35.00—64.00*	1938.....	†20.00—20.00
1918.....	32.00—33.00	1939.....	†20.00—20.00
1919.....	29.00—33.00	1940.....	†17.00—20.00
1920.....	22.00—32.75	1941.....	†15.00—17.00†

* En 1915, 1916 et 1917, l'Aluminum Company of America a vendu de l'aluminium aux consommateurs qui avaient des contrats annuels, à des prix beaucoup plus bas que ceux du marché courant. La moyenne de ces prix contractuels est estimée à 32.00c. en 1915, 34.00c. en 1916 et 37.00c. en 1917.

† 99 p. 100—lingot vierge.

‡ 5 décembre, saumon de 99 p. 100 offert à 14.00c. la livre.

Résultats financiers

Votre sous-comité n'a pas essayé de faire enquête sur l'historique financier de la compagnie des Etats-Unis, l'Alcoa, et c'est contenté de prendre note du jugement de la Cour de district des Etats-Unis sur les bénéfices de cette Compagnie. Le voici:

Les revenus de l'Aluminum Company of America, dans les 51 années et quatre mois de son existence jusqu'à 1939, ont été en moyenne de 10 p. 100 sur le capital engagé dans les affaires.

Les revenus de l'Aluminum Company of America n'ont pas été excessifs, mais ils ont été raisonnables, surtout en vue des risques de production et de fabrication, qui demandent de grosses immobilisations en installations et matériel, dont la valeur est toujours exposée au danger d'être anéantie ou en grande partie dissipée par la découverte de nouveaux procédés ou perfectionnements, de nouvelles installations ou un nouveau matériel. L'Aluminum Company of America, au cours de son existence, a payé environ la moitié de ses revenus à ses actionnaires sous forme de dividendes et a remis dans les affaires un montant à peu près égal.

Les états financiers des affaires de l'Aluminum Company Limited, pour les années jugées importantes, ont été remis au Comité. Leur exactitude est certifiée par Price, Waterhouse & Company.

Un état pour 1942 et le premier semestre de 1943 est ajouté à la présente partie. On y trouvera la proportion des bénéfices par rapport aux ventes. En 1942, le bénéfice net, après déduction des impôts, est de 8.6 p. 100 des ventes et de 4.2 p. 100 pour le premier semestre de 1943.

En examinant ces résultats, il faut remarquer que la Compagnie forme un tout très complet. Les pourcentages ci-dessus représentent tous les bénéfices réalisés sur l'opération qui consiste à extraire la bauxite de la mine et à la transformer en aluminium. Il n'y a aucun profit intermédiaire ou commission aux agents, comme dans le cas de tant d'autres industries.

Le 14 juin, M. Coldwell a accusé les compagnies d'aluminium de réaliser des bénéfices exorbitants par suite de leur monopole, et il a ajouté que l'augmentation de l'actif en était la preuve.

Il a dit, par exemple:

En 1942, cet actif avait été porté à plus de \$350,000,000 pour l'Aluminium Limited seulement.

On pourrait en déduire que le montant de \$350,000,000 indique le gain de capital dans les années en question.

De fait, en 1935 l'Aluminium Limited avait un actif de \$67,405,466 et un passif de \$28,329,014. En 1942, son actif atteignait \$350,978,014, et son passif \$271,383,819, soit une valeur nette de \$79,594,195.

L'Aluminium Limited est un trust de valeurs. Son état financier comprend toutes les filiales, dont l'Aluminum Company Limited fait partie. Une grosse proportion de son actif consiste en immobilisations, en aménagements et en usines à Shipshaw et Arvida. Le sous-comité a parlé ailleurs, dans le présent rapport, de la valeur productive de ces aménagements après la guerre, valeur productive dont dépend leur valeur en fin de compte. Il est intéressant de remarquer que les cours de l'Aluminium Limited à la Bourse sont plus bas qu'en 1939.

ALUMINUM COMPANY OF CANADA LIMITED
(En milliers de dollars)

	1942		1943 (Premier semestre)	
		Par rapport aux ventes		Par rapport aux ventes
VENTES—				
Aluminium et produits d'aluminium.....	\$147,534		\$106,189	
Matériaux autres qu'aluminium.....	3,680		1,959	
Total des ventes.....	\$151,214	\$100.0	\$108,148	100.0
COÛT DES VENTES:				
Coût de l'aluminium.....	\$74,431	49.2	\$60,385	55.8
Coût de fabrication.....	11,104	7.3	7,255	6.7
Frais généraux—immeubles.....	952	.6	190	.2
Dépréciation spéciale.....	28,918	25.7	28,836	26.7
Matériaux autres qu'aluminium.....	3,779	2.5	1,866	1.7
	129,184	85.3	\$98,532	91.1
Moins rabais de douane.....	575	.3	278	.2
	128,609	85.0	98,254	90.9
BÉNÉFICE DE FABRICATION.....	\$22,605	15.0	\$ 9,894	9.1
Revenus divers d'exploitation.....	243	.1	23	—
	\$ 22,848	15.1	\$ 9,917	9.1
ADMINISTRATION, FINANCES, ETC.:—				
Administration et frais généraux.....	\$2,809	1.8	\$ 1,497	1.4
Intérêts nets.....	1,760	1.2	1,135	1.0
	5,569	3.0	2,632	2.4
Bénéfice net d'exploitation.....	\$ 18,279	12.1	\$ 7,285	6.7
REVENUS AUTRES QUE CEUX D'EXPLOITATION ET DÉDUCTIONS:				
Revenus de filiales.....	\$ 2,080	1.3	\$ 166	.1
Revenus divers.....	322	.2	186	.2
	\$ 2,402	1.5	\$ 352	.3
Revenus divers.....	21	2,381	10	342
	2,381	1.5	342	.3
Bénéfices net avant impôts sur le revenu.....	\$ 20,660	13.6	\$ 7,627	7.0
IMPÔTS SUR LE REVENU:				
Etranger.....	\$ 241			
Canada.....	7,427	7,668	3,098	3,098
	7,668	5.0	3,098	2.8
BÉNÉFICE NET.....	\$ 12,992	8.6	\$ 4,529	4.2

5. *Que toute l'affaire, du point de vue canadien, était inconsiderée.*

M. Coldwell déclare au sujet de cette allégation:

Je suis d'avis que cet accord est imprévoyant et va à l'encontre des intérêts du Canada.

Page 3808:

Se trouve-t-il maintenant, demanderais-je, un honorable député qui osera se lever de son siège et dire que la transaction faite avec cette énorme unité d'un cartel international ne constitue pas, sans exagération, un grave danger pour le pays et n'est pas un scandale public?

Votre sous-comité est d'avis qu'aucune allégation ne pourrait être plus mal fondée, d'après les témoignages rendus devant lui; ils prouvent abondamment le contraire. Il est très douteux qu'un accord effectué au cours de la guerre aurait pu être plus "prévoyant" ou avoir contribué davantage à l'effort national de guerre.

M. H. J. Symington, témoin très au courant de ces questions, a déclaré au Comité qu'à son avis la construction et la mise en production d'une plus grande quantité d'énergie ainsi que les agrandissements des usines "constituent la plus grande contribution du Canada à l'effort de guerre".

Le seul objet en vue était de se procurer suffisamment d'aluminium pour donner aux Nations Unies assez de puissance aérienne pour remporter la victoire sur les plus puissants et les plus dangereux ennemis que ce pays et ses alliés aient jamais eu à combattre.

Cet objet a été réalisé et tous les Canadiens peuvent à bon droit être fiers des résultats. Les gouvernements du Royaume-Uni, des Etats-Unis d'Amérique, de l'Australie et du Canada doivent être chaudement loués pour avoir reconnu la nécessité et avoir pris immédiatement les mesures nécessaires. L'Aluminum Company of Canada, Limited, sa direction, ses ingénieurs, son personnel technique et ses employés méritent les plus grands éloges pour la manière dont ils se sont acquittés de leur tâche à cet égard.

Qui peut estimer le nombre de victoires remportées sur terre, sur mer et dans les airs, grâce à ce flot d'aluminium sorti des usines canadiennes? Qui peut dire jusqu'à quel point la durée de la guerre a été raccourcie par cette contribution? Qui peut affirmer que la victoire serait certaine sans cet appoint? Et finalement, qui peut estimer le nombre de Canadiens et de soldats alliés dont la vie a été sauvée grâce au nombre suffisant de nos avions?

C'est dans ces résultats qu'on trouvera la nature prévoyante de cet accord.

Pour les raisons indiquées dans le présent rapport, votre sous-comité constate que toutes les allégations sont sans fondement.

APPENDA

Depuis la rédaction du présent rapport, le gouvernement des Etats-Unis a annoncé la fermeture d'un certain nombre de fabriques d'aluminium aux Etats-Unis. La production en sera, dit-on, réduite de près de 40 p. 100. Certains groupes insistent pour faire annuler les contrats du gouvernement des Etats-Unis avec l'Aluminum Company of Canada Limited.

On remarquera que cela s'est produit avant la victoire, et même avant l'invasion massive du continent européen.

Cette décision par le gouvernement des Etats-Unis donne plus de poids à l'estimation de la situation de l'Aluminum Company of Canada Limited, telle qu'elle est énoncée au présent rapport.

La liste des pièces déposées aux sous-comités n^{os} 2 et 3 réunis est ci-annexée.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
HUGHES CLEAVER.

APPENDICE

Liste des pièces déposées aux sous-comités 2 et 3 réunis

- | <i>Numéro</i> | <i>Sujet</i> |
|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Production mondiale annuelle d'aluminium par pays. |
| 2 | Evaluation de la production mondiale d'aluminium de base. |
| 3 | Evaluation de la production d'aluminium: Pays de l'Axe et autres. |
| 4 | Graphique de l'industrie minéralogique en 1939. |
| 5 | Exportations canadiennes d'aluminium en livres. |
| 6 | Sommaire des commandes données à l'Aluminum Company of Canada par le ministère des Munitions et approvisionnements et la Commission des approvisionnements de guerre depuis le début de la guerre. |
| 7 | Liste des prix indiqués d'articles fabriqués de l'Aluminum Company of Canada. |
| 8 | Données sur les prix de l'Aluminum Company of Canada pour les produits d'aluminium semi-fabriqués, comparés aux plus bas prix des sources d'approvisionnement américaines et britanniques. |
| 9 | Etat des bénéfices sur les ventes d'aluminium et de produits d'aluminium aux consommateurs canadiens pour l'année terminée le 31 décembre 1941 (mis à jour). |
| 10 | Etat des bénéfices sur les ventes d'aluminium et de produits d'aluminium aux consommateurs canadiens pour l'année terminée le 31 décembre 1942. |
| 11 | Etat des profits et pertes sur les ventes d'aluminium et de produits d'aluminium aux consommateurs canadiens pour le semestre terminé le 30 juin 1943, avant déduction des intérêts, des impôts sur le revenu et sur les surplus de bénéfices, et avant établissement d'une réserve pour dépréciation éventuelle dans les valeurs d'inventaire. |
| 12 | Mémoire des prix de revient: Annexe "E" de C.P. 6284 du 7 août 1942—Arrêté en conseil complet exposant les conditions générales que comportent divers genres de contrats de guerre négociés par le ministère des Munitions et approvisionnements. |
| 13 | Arrêté en conseil C.P. 4217 du 27 août 1940, établissant la "Commission de dépréciation en matière de contrats de guerre". |
| 14 | Plan d'"une certaine usine" mentionnée aux témoignages concernant l'avance de capitaux aux adjudicataires. |
| 15 | Arrêté en conseil C.P. 7121 du 4 déc. 1940, modifiant C.P. 4217, par la définition des expressions "contrat de guerre" et "dépréciation". |
| 16 | Arrêté en conseil C.P. 8593 du 23 sept. 1942, exigeant un certificat de nécessité avant que l'entrepreneur puisse faire sa demande. |
| 17 | Arrêté en conseil C.P. 1367 du 19 février 1943, nommant MM. Francis H. Black et James Gordon Fogo membres de la Commission de dépréciation en matière de contrats de guerre. |
| 18 | Procès-verbal d'une assemblée du Conseil du Trésor (C.P. 89/4310) du 26 mai 1943, concernant le personnel de la Commission de dépréciation en matière de contrats de guerre. |
| 19 | Carte, en coupe verticale, de la région environnante des deux aménagements de Shipshaw (Chute-à-Caron et Shipshaw). |
| 20 | Esquisse de Saguenay-Shipshaw (sans échelle). |
| 21 | Principaux points de l'accord entre l'Aluminum Company of Canada Ltd., et le ministère britannique du Ravitaillement. |
| 22 | Principaux points de l'accord entre l'Aluminum Company of Canada et le ministère britannique de la Production aéronautique. |
| 23 | Contrat N° 3 de vente d'aluminium, entre la Metals Reserve Company, l'Aluminum Company of Canada Ltd., et l'Export-Import Bank of Washington, en date du 6 mars 1942; avec deux copies de la lettre explicative en appendice. |
| 24 | Contrat de vente d'aluminium, entre la Metals Reserve Co. et l'Aluminum Company of Canada, Ltd., en date du 2 mai 1941 et entré en vigueur le 11 juin 1941. |
| 25 | Contrat N° 2 de vente d'aluminium, entre la Metals Reserve Company et l'Aluminum Company of Canada, Ltd., et l'Export-Import Bank of Washington, en date du 15 juillet 1941. |
| 26 | Contrat N° 4 de vente d'aluminium, entre la Metals Reserve Company et l'Export-Import Bank of Washington et l'Aluminum Company of Canada, Ltd., en date du 1er avril 1942. |

<i>Numéro</i>	<i>Sujet</i>
27	Accord entre l'Aluminum Company of Canada, Ltd., et le gouvernement de Sa Majesté du Royaume-Uni et de l'Irlande du Nord.
28	Accord entre le gouvernement du Commonwealth de l'Australie et l'Aluminum Company of Canada, Ltd., en date du 24 juillet 1941.
29	Accord entre l'Aluminum Company of Canada, Ltd., et le gouvernement de Sa Majesté du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, en date du 16 septembre 1941.
30	Accord entre le gouvernement de Sa Majesté du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et l'Aluminum Company of Canada, Ltd., en date du 2 octobre 1942.
31	Extrait de la "Loi sur la conservation des changes en temps de guerre" (Statuts de 1940-41), chapitre 2, modifiée par 1940-41, chap. 29, Partie III, article 9.
32	Rapport de la Commission de dépréciation en matière de contrats de guerre sur l'Aluminum Company of Canada, Ltd.; rapport des agrandissements, présenté aux ministres des Finances, des Munitions et approvisionnements et du Revenu national, en date du 27 juin 1942.
33	Accord entre le gouvernement canadien (ministre des Munitions et approvisionnements) et l'Aluminum Company of Canada, Ltd., en date du 31 décembre 1942.
34	Arrêté en conseil C.P. 11745, du 31 décembre 1942, autorisant l'accord classé comme Pièce N° 33.
35	Exposé de la production et de la consommation nationale de métaux de choix, 1939-1943.
36	Principes de l'accord entre l'Aluminum Company of Canada, Ltd., et le ministère de l'Air du Royaume-Uni, accompagné d'une lettre de R. E. Powell.
37	Accord entre l'Aluminum Company of Canada, Ltd., et le gouvernement du Dominion au sujet de l'usine de Kingston, en date du 13 septembre 1940.
38	Exportations et consommation de l'aluminium et d'autres métaux—Canada.
39	Exportations et consommation—Canada. (Extraits complets des faits concernant l'aluminium, tirés de la pièce n° 38).
40	Graphique de la production mondiale de l'aluminium et d'autres métaux, 1919-1935.
41	Graphique: indices des prix des métaux, 1913-1942.
42	Etat d'exploitation: Aluminum Company of Canada, Ltd., pour l'année terminée le 31 décembre 1942.
43	Etat des profits et pertes—Aluminum Company of Canada, Ltd., pour les six mois terminés le 30 juin 1943.
44	Aluminum Goods Limited: Etat des profits et pertes pour l'année terminée le 31 décembre 1942.
45	Aluminum Power Company—Etat des profits et pertes pour l'année terminée le 31 décembre 1942.
46	Chaguaramas Terminals Ltd.—Etat des profits et pertes pour la première période financière terminée le 31 décembre 1942.
47	Demarara Beauxite Company Ltd.—Compte des profits et pertes pour l'année terminée le 31 décembre 1942.
48	Newfoundland Fluorspar Ltd.—Compte des profits et pertes: 1er août 1942 au 31 décembre 1942.
49	Roberval & Saguenay Railway Company—Compte des profits et pertes pour l'année terminée le 31 décembre 1942.
50	Saguenay Terminals Ltd.—Compte des profits et pertes pour l'année terminée le 31 décembre 1942.
51	Sprestons Limited—Compte des recettes et dépenses pour l'année terminée le 31 décembre 1942.
52	Arrêté en conseil C.P. 7121, du 4 décembre 1940, modifiant les règlements initiaux relatifs à la Commission de dépréciation en matière de contrats de guerre.
53	Barème de l'impôt sur le revenu applicable aux corporations.
54	Barème de la taxe sur les surplus de bénéficiaires applicable aux corporations.
55	Etat financier de l'Aluminium Limited et des filiales qui lui appartiennent entièrement, pour l'année terminée le 31 décembre 1942.
56	Etats financiers de l'Aluminum Company of Canada Limited et des filiales pour l'année terminée le 31 décembre 1942.
57	Etat d'inscription n° 1244—de la Bourse de Toronto relatif à l'Aluminium Limited et autres sociétés connexes.
58	Conclusions de fait et de droit de la Cour de district des Etats-Unis <i>re</i> U.S.A. <i>vs</i> Aluminum Company of America et al.

- | Numéro | Sujet |
|--------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 59 | Etats financiers de l'Aluminum Company of Canada Limited au 31 décembre 1938. |
| 60 | Etats financiers de l'Aluminum Company of Canada Limited au 31 décembre 1942. |
| 61 | Etats financiers de l'Aluminum Company of Canada Limited et de ses filiales au 31 décembre 1942. |
| 62 | Etat du coût de production de l'aluminium brut—Aluminum Company of Canada Limited pour l'année 1928. |
| 63 | Aluminum Company of Canada Limited—Etat du coût de production de l'aluminium brut pour l'année 1933. |
| 64 | Aluminum Company of Canada Limited—Etat du coût de production de l'aluminium brut pour l'année 1937. |
| 65 | Rapport du Conseil de conciliation sur le conflit survenu à Arvida, le 13 novembre 1941, entre l'Aluminum Company of Canada Limited et ses employés. |
| 66 | Relevé du revenu annuel moyen des salariés, en dollars, par année, pour 1939, ainsi que de l'augmentation en 1943. |
| 67 | Copie photostatique du contrat du 23 février 1938 entre l'Aluminium Limited et l'Aluminum Company of America. |
| 68 | Copie photostatique du contrat du 24 février 1938 entre l'Alcoa Power Company Limited et l'Aluminum Power Company Limited. |
| 69 | "Rapport spécial aux membres de la direction", tiré de "Business Week" du 28 août 1943. |
| 70 | Etat, de 1939 à la fin de 1942 inclusivement, indiquant le revenu imposable et l'impôt sur le revenu, la taxe sur les surplus de bénéfices, et les dividendes payés par l'Aluminum Company of Canada Limited et ses filiales canadiennes. |
| 71 | Etat, de 1939 à la fin de 1942 inclusivement, indiquant le revenu imposable et l'impôt sur le revenu, la taxe sur les surplus de bénéfices, et les dividendes payés par l'Aluminium Limited et ses filiales canadiennes. |
| 72 | Mémoire relatif à l'attitude du Royaume-Uni à l'égard de la dépréciation spéciale. |
| 73 | Lettre de l'Aluminum Company of Canada Limited relative au "transfert" de la Demerara Bauxite Company Limited par l'Aluminum Company of America à l'Aluminium Limited, et, ensuite, à l'Aluminum Company of Canada Limited. |
| 74 | Copie d'une lettre adressée le 20 novembre 1943 par l'Aluminum Company of Canada Limited à la Shawinigan Water & Power Company, au sujet de l'annulation d'une entente interdisant à cette dernière Compagnie d'utiliser, de vendre ou de fournir de l'eau ou de l'énergie hydraulique pour la production d'aluminium. |
| 75 | Lettres de l'Aluminum Company of Canada Limited: <ul style="list-style-type: none"> (a) du 10 novembre 1943, établissant la concordance entre le coût de fabrication de l'aluminium au Canada en 1937, tel qu'il est indiqué à la pièce 64, et les chiffres cités par M. I. Lipcowitz; (b) du 22 novembre 1943, expliquant le mode de répartition, entre l'Aluminum Company of Canada Limited et l'Aluminum Company of America, du coût des essais effectués à Arvida d'après le procédé à sec; (c) du 22 novembre 1943, au sujet du prix d'avant-guerre et du prix actuel payé par la Compagnie pour le charbon; (d) coupure de l'<i>American Metal Market</i>, numéro du 5 novembre 1943, intitulée "The transformation of the aluminum situation". |
| 76 | Copies des arrêtés en conseil C.P. 52/4640, C.P. 84/3368 et C.P. 1225 visant les allocations spéciales de dépréciation à des compagnies de grain. |
| 77 | Renseignements sur les ventes à l'Aluminum Company of America, au cours de 1931 et 1932. |
| 78 | Lettre de l'Aluminum Company of Canada Limited, au sujet des cas de calicose chez les ouvriers des salles de cuves, ainsi qu'un article du <i>Journal de l'Association médicale du Canada</i> sur "The prevention of silicosis by metallic aluminum". |
| 79 | Barème des impôts à Arvida, Racine et Ile Maligne. |
| 80 | Copie d'une lettre du chef du service des ateliers de la Shawinigan Falls Works au docteur F.-J. Tourangeau, concernant les modifications à apporter aux opérations effectuées dans les salles de cuves et aux conditions de travail. |
| 81 | Mémoire sur les conditions de travail et l'état de santé des employés dans les salles de cuves d'Arvida, accompagné d'un bleu illustrant l'aérage d'une salle type de cuves. |
| 82 | Renseignements sur les travaux d'aménagement exécutés par l'Aluminum Company of Canada Limited, en vue de la fabrication d'aluminium au moyen de matières autres que la bauxite. |

QUATRIÈME RAPPORT

Le 26 janvier 1944.

Le Comité spécial des dépenses de guerre a reçu de son sous-comité n° 1 le rapport suivant sur la construction maritime, rapport qu'il a examiné et adopté comme son quatrième rapport à la Chambre.

RAPPORTS DU SOUS-COMITÉ N° 1

Le sous-comité n° 1 a été formé le 22 juillet 1943 pour étudier les questions suivantes:

- (a) Services du C.A.R.C. et production des aéronefs;
- (b) Services de la marine et construction navale de tout genre;
- (c) Contrats passés avec les clubs, associations ou compagnies d'aviation civile;
- (d) Construction d'aéroports, d'aérodromes et d'immeubles pour l'aviation militaire, cahiers des charges et devis propres à ces entreprises, et inspection pendant l'exécution des travaux.

Le sous-comité a l'honneur de présenter son premier et dernier rapport sur ses constatations et ses recommandations au sujet de la construction des navires de commerce et des navires de guerre. Le Comité a tenu 37 séances, interrogé 43 témoins et visité quelques-uns des principaux chantiers maritimes. Le temps dont il disposait ne lui a pas permis d'aborder d'autres questions.

Le tout respectueusement soumis.

Le président du sous-comité n° 1,
V. J. POTTIER.

1. INTRODUCTION

Chacun se rend compte que la victoire dépend du rendement des chantiers maritimes. Le transport des troupes, des fournitures et des vivres est vital et il faut que les Alliés aient un nombre suffisant de navires de transport et d'escorte pour répondre aux besoins; or, la guerre sous-marine dans l'Atlantique a rendu ces besoins plus pressants en 1942 et 1943.

A la fin de 1943, le programme canadien de construction navale en temps de guerre avait produit 232 cargos et plus de 400 unités de guerre, ainsi que plus de 3,000 petits navires et bateaux. Il faut se rappeler que dans la plupart des cas ce sont des ouvriers formés sur place qui ont accompli ce travail dans des chantiers maritimes récemment établis et outillés. En décembre 1941, les plus optimistes estimaient à 80 le nombre de cargos de 10,350 tonneaux que tout le Canada pouvait produire pendant une année complète. En réalité, 81 sont sortis des chantiers en 1942 et 137 en 1943.

En septembre 1943, l'honorable sir Oliver Lyttelton, ministre britannique de la production, rendant hommage à l'effort de guerre du Canada, disait à une conférence de presse, que si l'on fait exception des navires de guerre de fort tonnage, le Dominion produit les navires à la même cadence que la Grande-Bretagne.

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:

Canadian. Voice en quoi consistent ces quatre types:

North Sands—10,350 tonneaux

C'est un navire marchand à shelter-deck ouvert construit pour servir à divers usages généraux. Longueur hors tout, 439 pieds; largeur au fort, 57 pieds 2 pouces; chargement en lourd, 9,300 tonnes fortes. Avant que la construction fût entreprise, une modification apportée au plan en fit un navire à shelter-deck fermé, ce qui permettait de porter le chargement à 10,350 tonnes fortes. La machine, qui est à triple expansion, a une puissance de 2,500 c.v.; les chaudières Scotch Marine sont alimentées au charbon.

Victory

Il s'agit d'une modification du *North Sands*; le principal changement consiste dans l'emploi de chaudières à tubes d'eau chauffée au pétrole.

Pétrolier Victory

C'est un navire Victory modifié par l'installation de réservoirs pour le transport du pétrole.

Type Canadian

La coque est semblable à celle du *North Sands* mais des améliorations ont été apportées aux quartiers de l'équipage et les entretoises supplémentaires permettant de placer une plus forte cargaison sur les ponts. Les chaudières à vapeur Scotch Marine sont aménagées de manière à utiliser alternativement la houille et le pétrole.

Tous ces navires ont les mêmes machines et leur vitesse est la même, soit 11 nœuds ou 11 nœuds et demi, chargés.

Pour donner une idée de ce que peut transporter un de ces navires de 10,350 tonneaux, il a été préparé une liste des divers articles d'une cargaison; cette liste est reproduite à l'Appendice "A" ci-après.

Type Gray—4,700 tonneaux

Ce type de navire est tout désigné pour le transport des cargaisons en vrac, soit en provenance, soit à destination de ports où l'eau est peu profonde. C'est un navire à pont unique; sa longueur hors tout est de 328 pieds et sa largeur au fort, de 46 pieds et 6 pouces; son tirant d'eau, chargé est de 20 pieds, 10 pouces et demi. Sa vitesse en mer est d'environ 10 nœuds et sa consommation quotidienne d'environ 15 tonnes de charbon de première qualité. La machine, qui est à triple expansion, a une puissance de 1,176 c.v. Les chaudières à vapeur Scotch Marine sont alimentées au charbon.

Votre Comité s'est demandé s'il y aurait lieu de préparer les plans d'un nouveau navire marchand de 10,350 tonneaux plus rapide, et il a été informé que plusieurs choses devaient entrer en ligne de compte lorsqu'il s'agit de modifier la vitesse, par exemple, les retards dans la construction, la nécessité d'accroître sensiblement la puissance du moteur, d'où augmentation des frais, le temps requis pour faire l'essai du nouveau navire, l'incertitude et les retards lorsqu'il s'agit de se procurer les pièces nécessaires. Nous suggérons toutefois, que l'on tente de déterminer si la construction d'un tel navire serait pratique au Canada après la guerre afin que le plus grand nombre possible de chantiers demeurent en activité de manière à faire face aux besoins commerciaux en perspective.

En outre, votre comité a été informé que le navire de 10,350 tonneaux que nos chantiers construisent actuellement était considéré comme le plus économique pour les fins du commerce canadien d'après-guerre.

(c) *Emplacement des chantiers maritimes et rendement possible*

Après que le Gouvernement eût décidé d'entreprendre l'exécution de ce vaste plan, le nombre des chantiers maritimes fut porté de trois à dix pour les navires

de 10,350 tonneaux et on aménagea trois autres chantiers pour les navires de 4,700 tonneaux, soit six chantiers sur la côte du Pacifique et sept dans l'est du pays, si bien qu'en septembre 1943, 25,225 personnes étaient employées dans les chantiers du Pacifique et 20,550 dans les chantiers de l'Est. Des 13 chantiers en activité, deux appartiennent à l'Etat et un au chemin de fer National-Canadien. Tous les autres sont la propriété de particuliers.

Voici le nombre de navires livrés en 1941, 1942 et 1943 ainsi qu'une estimation pour 1944:

	Navires de 10,530 tonneaux	Navires de 4,700 tonneaux
1941	1	0
1942	81	..
1943	137	13
1944	102 (estimation)	18 (estimation)

L'ouverture de chantiers canadiens n'a nullement été retardée faute d'outillage. Dans certains chantiers, quelques retards insignifiants se sont produits à cause du manque de grues, mais on a remédié rapidement à cet état de choses. Aucun retard important n'est survenu par suite du manque de matériaux, d'outillage ou de pièces.

(d) Méthodes de construction

En temps de paix, on construit généralement les navires sur une même cale en commençant par la quille et en apportant les pièces au fur et à mesure, sur les lieux. En temps de guerre, cependant, lorsque le rendement possible d'un chantier ne dépend pas uniquement du nombre de cales mais encore du temps requis pour que ces cales deviennent disponibles pour un autre navire, il faut avoir recours à d'autres méthodes de construction dont les deux plus importantes sont la fabrication de pièces montées d'avance et le soudage.

Pièces montées d'avance

Les chantiers maritimes n'utilisent les parties fabriquées d'avance que dans une mesure restreinte et leurs méthodes ne peuvent nullement être comparées à celles des chantiers des Etats-Unis. Le recours sur une grande échelle aux pièces montées d'avance entraîne des dépenses considérables d'outillage de maintenance et exige un très vaste chantier. Il semble qu'il n'eût pas été justifiable d'assumer les dépenses supplémentaires pour outiller et aménager les chantiers canadiens en vue de l'utilisation sur une grande échelle de ce mode de construction à cause des particularités des chantiers canadiens et du nombre de navires à construire.

Soudage

Nous sommes d'avis que l'on ne devrait recourir qu'avec prudence à l'usage de la soudure, car il semble y avoir divergence d'opinion sur l'efficacité de ce procédé par rapport au rivetage.

Durant la construction, les navires, les machines et le grément sont examinés continuellement par les inspecteurs du *Lloyd's Register of Shipping* ou de la *British Corporation Register of Shipping and Aircraft* pour qu'une fois la construction terminée, le navire puisse répondre aux exigences maximums de ces sociétés à l'égard du prototype de sa classe. Comme une indication de la qualité de ces navires, la lettre ci-jointe de l'Amirauté britannique ne manque pas d'intérêt.

(Voir Appendice "B").

(e) Coût

On a signalé au Comité que lors de la première adjudication des contrats, le prix convenu par les autorités britanniques pour les navires de 10,350 tonneaux construits au Canada, était de \$1,859,000 pour les unités construites sur

la côte du Pacifique, et de \$1,784,000 pour les unités provenant des chantiers maritimes du Saint-Laurent. Ces prix furent adoptés comme base, lorsque le programme canadien prit naissance. Personne au pays ne connaissait le coût d'un navire de ce genre. Le Comité a appris également qu'après une expérience de dix-huit mois, on a constaté que les navires pouvaient être construits au Canada à un prix inférieur aux provisions; qu'il y avait entre les différents chantiers maritimes, des variantes dans le coût moyen s'établissant de \$1,422,000 à \$2,046,000 pour le navire de 10,350 tonneaux, ou une moyenne pour 112 navires, au prix d'octobre 1943, de \$1,632,000 l'unité. Il faut noter que les devis des navires récents comportaient des suppléments additionnels. Pour cette raison, et à cause aussi de l'augmentation du coût de la main-d'œuvre et des matériaux, les prix de revient moyens par navire entre les divers chantiers maritimes n'offrent pas une comparaison juste.

Les prix les plus comparables, que votre Comité ait pu se procurer, étaient ceux d'un navire livré en juillet/août 1942 par chacun des huit chantiers maritimes et ces prix variaient entre un minimum de \$1,399,000 et un maximum de \$1,969,000. Pour indiquer la difficulté de se procurer des prix strictement comparables entre les divers chantiers maritimes, il faut noter que le prix le plus élevé mentionné plus haut était celui du premier navire livré par le chantier maritime en question.

Selon les rapports mis à la disposition de votre Comité, le coût dans les chantiers maritimes canadiens, quoique plus élevé qu'en Grande-Bretagne, peut se comparer favorablement au coût dans les chantiers maritimes des Etats-Unis.

Les contrats initiaux pour les cargos comportaient un prix fixe, mais lorsqu'on constata qu'il était possible de les construire à un prix inférieur aux prévisions, de nouveaux contrats furent négociés. A l'époque des nouvelles négociations, environ 80 navires avaient été livrés et 45 autres étaient en voie de construction. Une rémunération uniforme de \$50,000 fut convenue pour chaque navire North Sands et on accorda certaines allocations supplémentaires aux chantiers maritimes qui effectuaient des services additionnels. Selon les renseignements fournis à votre Comité, il en résulta une réduction d'environ \$300,000 par navire. L'effet rétroactif donné aux contrats reportait leur entrée en vigueur à la date du premier navire, ce qui réduisit le coût de trente à quarante millions de dollars. Pour ce qui est des cargos Victory, dont la construction n'était pas encore commencée, une estimation du coût a été basée sur la connaissance du coût du bateau North Sands et, de cette estimation, on arriva à une base représentant en général cette partie du coût total que le constructeur de navires peut contrôler. Une rétribution fixe de \$30,000 à \$37,000 est accordée, en plus d'une rétribution d'encouragement de 20 p. 100 du montant de l'épargne effectivement réalisée sur le prix de base susmentionné. Une limite a été fixée afin que les rétributions fixes et les rétributions d'encouragement ne puissent excéder \$50,000 pour le chantier au coût le moins élevé, et \$40,000 pour les chantiers au coût le plus élevé.

Il existe également dans les prix du bateau de 4,700 tonnes une différence variant d'un minimum de \$1,063,000 à un maximum de \$1,854,693. Toutefois, dans le chantier qui obtenait le plus haut prix, il fut constaté que c'était là le prix du premier navire, et que le prix réel du huitième était de \$1,422,440, avec un prix approximatif de \$1,235,279 pour le dixième. Votre Comité a remarqué le coût plus élevé prévalant à Pictou, N.-E., pour les navires de 4,700 tonnes, et il fit des représentations énergiques à ce sujet. Au cours de notre enquête, il nous a fait plaisir de constater que le coût avait été réduit. Les coûts cités plus haut ne comprennent ni les dépenses d'immobilisation, ni la dépréciation spéciale.

Les avances globales de capitaux accordées aux chantiers maritimes et aux manufactures de pièces se sont élevées à \$14,147,100, et les facilités fournies de cette façon sont la propriété de la Couronne.

Il n'est pas tenu un compte distinct, pour chaque navire, du coût des matériaux, de la main-d'œuvre et autres dépenses; en tout cas, le Comité n'a pu

obtenir ces données. Nous croyons que l'efficacité des divers chantiers doit être évaluée par la comparaison de ces trois chefs de dépense, et, s'ils ne sont pas raisonnables, il faudrait en demander une explication.

Les frais généraux devraient être notés attentivement, et il faudrait établir entre les heures-hommes et les frais généraux, une proportion juste et équitable pour chaque chantier. Les frais généraux excessifs sont une dépense que le ministère ne doit pas accepter sans vérification attentive.

3. CONSTRUCTION NAVALE

(a) *Considérations générales*

Il n'y avait presque pas de construction navale au Canada avant la guerre, et la situation de la construction des navires de guerre était à peu près la même que celle de la construction des navires marchands dont il a été fait mention précédemment.

Le Service de la construction navale, anciennement le Service de la construction maritime du ministère des Munitions et approvisionnements, fut organisé en mars 1940 en vue d'obtenir, de réparer et de convertir les navires, barges, petits bateaux et autre outillage connexe au profit des gouvernements canadien et alliés.

Les fonctions de la Division furent dans une certaine mesure modifiées par la constitution en corporation de la Wartime Merchant Shipping Limited, compagnie de la Couronne déjà mentionnée, et par la nomination du Régisseur de la réparation et de la récupération des navires, de sorte que jusqu'au 15 janvier 1944, la Division était responsable de ce qui suit:

- (a) Toute la construction navale au Canada, à l'exception de la construction des destroyers;
- (b) Toute la construction de navires autres que les navires de guerre pour les gouvernements canadien et alliés, à l'exception de la construction des navires marchands de 10,350 et de 4,700 tonnes;
- (c) La construction au Canada, pour le compte des gouvernements canadien et alliés, de diverses sortes d'embarcations et d'outillage connexe, tels que petits bateaux, barges, péniches de débarquement, pontons, etc.;
- (d) L'achat de l'affrètement au nom de Sa Majesté des navires existants et la négociation d'indemnités lorsque les droits à ces navires sont réquisitionnés;
- (e) Les avances de capitaux accordées pour l'une quelconque des fins susmentionnées;
- (f) L'Application de l'Accord de réparation d'urgence des navires et la négociation d'un accord occasionnel de réparation ou de conversion en dehors de son champ d'action.

Conformément à l'organisation du ministère des Munitions et approvisionnements, le Service ne s'occupe pas de questions techniques concernant les plans et devis des navires construits sous sa surveillance; ce détail relève de la Marine ou de tout service ou agence du gouvernement demandant de tels navires.

En plus d'adjuger et de conclure des contrats, le Service doit trouver les sources canadiennes susceptibles de fournir les navires en question et leurs principales parties constituantes; il lui incombe également de veiller à leur livraison.

Le 15 janvier 1944, le nom "Service de la construction navale" fut changé en celui de "Service de la construction maritime", ministère des Munitions et approvisionnements.

Le Service en question, comme son nouveau titre l'indique, surveillera non seulement l'exécution du programme de construction de navires de guerre du

ministère comme à présent, mais aussi celui de la construction de navires marchands, office rempli précédemment par la Wartime Merchant Shipping Limited grâce à un accord conclu entre la compagnie et le ministre.

La compagnie de la Couronne, connue actuellement sous le nom de Wartime Merchant Shipping Limited, continuera de fonctionner, mais son nom sera changé en celui de Wartime Shipbuilding Limited, pour mieux répondre à son nouveau rôle qui consistera à surveiller, au nom du ministre et de la nouvelle Division de la construction maritime, l'exécution du programme de construction des navires de guerre et des navires marchands, à l'exclusion du programme concernant les "petits navires" qui continuera d'être réalisé directement d'Ottawa par le Service de la construction maritime.

Le programme de construction de contre-torpilleurs qui s'exécute dans l'un des chantiers est dirigé par le régisseur de la réparation et de la récupération des navires.

L'une des tâches les plus importantes du service de la construction navale a été celle de la construction des navires d'escorte navale, tâche divisée en ce que l'on désigne comme l'ancien et le nouveau programme. L'ancien programme comportait la construction de corvettes à hélice unique, de dragueurs de mines propulsés à la vapeur et de dragueurs de mines propulsés au moteur Diesel, tandis que le nouveau programme comporte la construction de frégaates, de corvettes nouveau genre à hélice unique, de corvettes rallongées à hélice unique, de dragueurs de mines Algerine et de chalutiers Western Isle; les deux programmes portent sur plus de 400 navires.

Quant aux navires construits en acier, et autres que les navires d'escorte navale, il a été placé, depuis le début de la guerre, des commandes pour plus de 125 unités: navires-citernes, chalands, gabarres, barges, remorqueurs et autres du même genre.

Ce service a aussi dirigé la production des navires militaires en bois, y compris les dragueurs de mines, les Fairmiles, les navires de secours et de ravitaillement, au nombre de plus de 150, sans compter un grand nombre de barges, de petits bateaux et un matériel divers y correspondant.

Les navires construits étaient destinés au Canada, au Royaume-Uni et aux Etats-Unis.

(b) *Description des navires*

Au début de la guerre, il fut jugé que les chantiers maritimes du Canada serviraient très efficacement si on y construisait des navires militaires de faible tonnage, comme les navires anti-sous-marins, les navires d'escorte, les dragueurs de mines et beaucoup d'autres petits navires; les plus gros bâtiments qui se construisent au Canada sont les contre-torpilleurs de la classe dite Tribu.

Il est impossible de les décrire tous, car ils sont trop nombreux. Nous nous en tiendrons à quelques types principaux, maintenant construits au Canada.

Contre-torpilleur de la classe dite Tribu

C'est le genre le plus moderne de contre-torpilleurs, et le plus gros bâtiment dont on ait entrepris la construction au Canada.

Corvette à hélice unique

C'est sans aucun doute le plus remarquable navire de guerre construit au Canada. Au bon travail des corvettes de construction canadienne revient pour une grande part le fait que la bataille de l'Atlantique ne fut pas perdue en 1941 et 1942. Ce navire, dont le dernier modèle est la corvette nouveau genre à hélice unique, a 190 pieds par 33, sur 17½ de profondeur; il est armé de grenades sous-marines et d'engins suffisants pour combattre les sous-marins submergés ou émergés.

Frégate, ou corvette à hélices jumelées

Ce nouveau type de navire d'escorte navale est une grosse corvette possédant certaines caractéristiques du contre-torpilleur. Mesurant environ 300 pieds de longueur, il est plus rapide et mieux armé que la corvette ordinaire, mais coûte moins cher à construire et à maintenir en service que le contre-torpilleur; il est aussi de construction plus rapide. Ce navire convient à la protection des convois, et sa vitesse ainsi que son armement lui permettent de combattre avec succès les sous-marins émergés.

Dragueurs de mines

Il s'en construit plusieurs modèles au Canada, en bois et en acier: le Bangor, le chalutier Western Isle, le dragueur de mines Algerine et les dragueurs de mines de 105 et 126, en bois. Le Bangor a été le premier modèle de dragueur construit au Canada; il marche soit à la vapeur, soit au moteur Diesel.

Le chalutier Western Isle est une réplique du chalutier de pêche anglais qui fit de si bonne besogne dans la bataille d'Angleterre; il est un peu plus petit que le Bangor.

L'Algerine est le plus grand et le plus moderne des modèles de dragueurs construits au Canada; c'est un navire à hélices jumelées, de 225 pieds par 35½, sur 16 de profondeur. Comme le Bangor, il convient tout à fait aux missions d'escorte et à la lutte contre les sous-marins.

Avec l'invention de la mine magnétique, il fallut construire, au Canada, des dragueurs 105'. Ces navires furent construits sur les deux littoraux est et ouest, et ont donné satisfaction. On vient de recommander la construction d'un modèle un peu plus grand (126') et plus perfectionné.

Fairmiles

Ce navire, construit de bois, a 112 pieds de long et se propulse au moyen de moteurs jumelés à combustion interne; il convient à la lutte contre les sous-marins dans les eaux du littoral. Bien qu'il soit employé surtout le long des côtes, il peut prendre la mer. Il en a été construit un grand nombre depuis le début de la guerre.

On pourrait croire que la construction de tant de types et de modèles de navires mène à la confusion et aux retards, mais votre Comité estime que le programme, dans son ensemble, a été bien coordonné; il y a eu tout au plus un peu de préparation inutile de plans dans les chantiers affectés à des productions de même classe.

Chantiers et capacité de construction

(c) Les chantiers maritimes canadiens qui produisent actuellement des navires de guerre peuvent se classer en quatre groupes: les grands chantiers de construction en acier, au nombre de 14; les chantiers du même genre, mais plus petits, au nombre de 5, et les chantiers de construction en bois, grands et petits, au nombre de 62 par tout le Canada.

Des 14 grands chantiers de construction en acier, un est situé sur la côte de l'Ouest, 5 dans la région des Grands Lacs, 4 sur le St-Laurent, 1 sur la côte de l'Est et 3 sont des chantiers d'armement dont un seulement est situé dans chacune des régions des Grands Lacs, du St-Laurent et de la Côte de l'Est.

Les trois chantiers d'armement, ainsi qu'un chantier de construction, appartiennent au Gouvernement; deux autres, bien qu'appartenant à des entreprises privées, sont exploités pour le compte du Gouvernement par une compagnie de la Couronne, la Quebec Shipyards Limited. Les autres chantiers sont possédés et exploités par des entreprises privées.

À l'origine de l'ancien et du nouveau programme, de grandes difficultés surgirent et il fallut surmonter des obstacles formidables. Les navires étaient d'un type nouveau, inconnu de la plupart des spécialistes. En outre, il survenait constamment, à l'égard de l'armement et des plans, des changements nécessités

par les exigences nouvelles de la guerre. Votre Comité s'est rendu compte que certains chantiers avaient reçu des commandes pour plus de navires qu'ils n'en pouvaient produire dans les délais fixés, ce qui avait été cause d'une certaine confusion tant pour la direction que pour la classe ouvrière. Les chantiers maritimes comptent 26,687 personnes qui sont occupées à exécuter le programme de vaisseaux de convoi naval et d'autres navires d'acier.

Au 1er janvier 1944, les livraisons de vaisseaux d'escorte et autres navires en acier avaient atteint un chiffre impressionnant.

Le Comité a constaté que, dans la mesure du possible, chaque chantier ne produit maintenant que des navires d'un même type.

Le Service a organisé une division de négociations aux fins de résoudre la difficulté sérieuse d'obtenir livraison nécessaire des pièces constituantes de vaisseaux d'escorte; les raisons principales des retards sont les suivantes:

- (a) Les sources ordinaires d'approvisionnements étaient obérées et les divers constructeurs de navires n'étaient pas en état d'en créer de nouvelles;
- (b) Les entrepreneurs en constructions maritimes chargés de construire un même type de vaisseau requérant le même outillage ne plaçaient pas toujours leurs commandes chez le fabricant le plus approprié. Cela eut tendance à retarder la production puisqu'il n'existait pas de coordination dans les efforts de production entre les diverses usines qui devaient fournir le matériel de ces vaisseaux;
- (c) Les constructeurs de navires négligeaient souvent de placer leurs commandes de parties constituantes chez les fabricants à temps pour obtenir les livraisons requises;
- (d) Plusieurs parties constituantes fabriquées jusqu'alors en Grande-Bretagne ou aux États-Unis durent être fabriquées au Canada et il fut nécessaire de créer des sources d'approvisionnements à cet effet.

Votre Comité n'a pas enquêté sur la réparation des navires. Il faut remarquer qu'un certain nombre de chantiers travaillent soit exclusivement soit principalement à ce genre d'ouvrage et, aussi, qu'à divers intervalles, des chantiers ont été transformés de chantiers constructeurs de cargos en chantiers de navires de guerre et *vice versa*.

Contrats

(d) Votre Comité a fait enquête sur le mode d'adjudication des contrats pour navires coûtant plus de \$10,000 et les bases sur lesquelles ces contrats étaient finalement octroyés.

Les autorités du Service de construction navale ont fait savoir au Comité que les contrats pour tous les vaisseaux du programme précité furent négociés sur une base de régie intéressée pour chaque vaisseau, avec, en plus, en certains cas, une prime versable sur prompte livraison ou économie dans le coût.

Il fut porté à la connaissance du Comité que ce système avait d'abord provoqué une hausse dans le coût mais qu'avec l'obtention d'un plus grand rendement par heure-homme, le coût avait diminué.

Il fut allégué que plusieurs des compagnies chargées d'exécuter des travaux de construction navales étaient des compagnies qui, avant la guerre, ne faisaient que très peu de construction maritime en comparaison des exigences actuelles et que le volume des présentes opérations obère lourdement leurs ressources financières. Il a été démontré en outre que la complexité de la construction navale rendait difficile aux constructeurs de navires toutes prévisions exactes, et que ces derniers étaient forcés de fixer des prix assez élevés pour se protéger contre les éventualités, ou bien de demander plus tard au Gouvernement une révision de prix.

Le Comité a été aussi informé que ces mêmes problèmes ont été résolus d'une manière à peu près analogue tant aux États-Unis qu'en Grande-Bretagne, où les constructeurs de navires de guerre ont acquis beaucoup plus d'expérience que nos constructeurs canadiens.

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 réinstituée.

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.

Le Comité estime, toutefois, que les frais fixes et le coût de la main-d'œuvre ont été excessifs au chantier de Toronto, par comparaison avec les chantiers de la même localité exploités par des particuliers et affectés à la construction de navires du même type.

4. MAIN-D'ŒUVRE

Votre Comité a visité plusieurs des chantiers maritimes de l'Est et a consacré beaucoup de temps à étudier les mesures qui pourraient être prises pour maintenir et augmenter la main-d'œuvre disponible et aussi pour en assurer le meilleur emploi dans les chantiers.

Tous les chantiers se sont trouvés dans la nécessité d'employer des ouvriers peu expérimentés dans la construction de navires et il a fallu les former presque tous au travail auquel ils étaient affectés. Il n'y a jamais eu de rareté prononcée de main-d'œuvre dans les chantiers, bien qu'il y eut une rareté d'ouvriers spécialisés. Nous avons constaté qu'en général les ouvriers se montraient disposés à apprendre de nouveaux métiers et que la direction et les autorités des plans de formation de l'Etat collaboraient pour arriver à ce résultat. Il y eut relativement peu de femmes d'employées et si le programme de construction de navires revêtait plus d'ampleur, les femmes constituent une source de main-d'œuvre dont on pourrait s'enquérir.

Nous avons vu que le chômage volontaire sévissait sur une assez grande échelle et le tableau suivant, établi sur la période comprise entre le 26 septembre et le 9 octobre 1943, en indique la gravité:

MOYENNES

Chantiers de l'Ouest	Lun.-Ven.	Samedi	Moyenne quotidienne
Burrard North.....	10.3%	16.0%	11.3%
Burrard South.....	10.6	17.0	12.5
North Van.	8.1	13.0	9.1
West Coast Ship.....	8.5	14.0	9.7
Victoria Mach.	8.2	11.5	9.9
Prince Rupert	8.6	11.5	9.0
Chantiers de l'Est			
Uniter Shipyards	11.8	18.0	12.8
Marine Industries	7.4	16.7	9.0
Davie Shipbuilding	11.0	16.0	11.8
St. John Dry Dock.....	10.6	15.0	11.3
Foundation Maritime	15.2	12.5	14.7

Divers motifs sont donnés pour le chômage volontaire, savoir, l'impôt sur le revenu et les déductions au chapitre de l'épargne obligatoire, particulièrement pour le travail supplémentaire, les conditions climatiques, l'incapacité physique, les intérêts domestiques, et le reste. Un grand nombre d'employés ne semblent pas croire qu'ils retireront des avantages quelconques des sommes déduites pour l'épargne obligatoire et il conviendrait de déployer de plus grands efforts pour expliquer les déductions effectuées comme impôt sur le revenu. Nous suggérons l'organisation d'un plan pour que soit fournie à l'ouvrier une preuve écrite indiquant la portion d'épargne, de même que l'impôt sur le revenu retenu sur son salaire.

Il importe non seulement que les taux de salaires soient aussi uniformes que possible entre les divers chantiers de la même région mais aussi que le classement des occupations soit défini clairement. Il y a eu des retards dans la révision à la hausse des salaires dans certains chantiers, retards qui seront amplement corrigés en vertu de l'ordonnance récemment rendue d'après les constatations du Conseil national du travail en temps de guerre, qui a établi un tableau pour chaque révision.

Tous les grands chantiers ont un directeur du personnel, et dans quelques-uns le travail de ce directeur est très efficace. Certains chantiers ne reconnaissent pas

pleinement l'importance d'un bon service du personnel, et dans certains cas ce service n'a pas assez d'autorité. Votre Comité croit qu'un bon service du personnel, ayant l'appui complet de la direction et de la main-d'œuvre, peut aider à améliorer les relations entre les ouvriers et les patrons.

Le travail des riveurs se fait à la pièce dans presque tous les chantiers et il en est de même pour une partie des soudeurs. Le Conseil national du travail en temps de guerre, dans un document récent où il fait des constatations et donne des directives, demande l'établissement d'un comité pour étudier les taux du travail à la pièce qui existent dans les chantiers de l'Est, afin d'établir des taux aussi uniformes que possible en même temps que justes et raisonnables.

Le Comité n'a pas pu comparer le nombre d'hommes-heures employés dans les chantiers de construction de navires, car il n'a pu trouver les données voulues.

Le nombre d'hommes-heures a une portée directe non seulement sur le coût du navire mais aussi sur la durée de construction du navire. Il est donc essentiel d'y veiller de près.

Un code de sécurité pour les chantiers a été préparé et mis à la disposition des intéressés. L'application du code est volontaire et alors il n'est mis en vigueur qu'à divers degrés. Nous suggérons que quelqu'un soit autorisé à mettre en vigueur des normes de sécurité minima dans tous les chantiers.

5. DIRECTION

Les chantiers maritimes fonctionnent sous deux régimes: la propriété privée et la régie d'Etat.

Le succès de chaque chantier dépend largement de sa direction et de son organisation.

Il y a un nombre maximum d'ouvriers qui peuvent être employés utilement et efficacement sur chaque emplacement de construction d'un chantier. Lorsque la quantité de navires à livrer est la seule préoccupation, ce nombre peut être dépassé, mais le navire coûtera plus cher. L'urgence du besoin de navires doit décider si les chantiers seront exploités au maximum d'efficacité ou au maximum de production.

6. RECOMMANDATIONS

1. Un effort plus grand que jamais devrait être fait pour obtenir des états comparatifs des heures de travail, des frais généraux et du coût des matériaux, afin de déterminer le rendement de chaque chantier à l'égard de la production et des frais.

2. Chaque chantier devrait pouvoir se spécialiser dans un type de navire.

3. Tous les contrats devraient être conclus à forfait le plus tôt possible.

4. Il faudrait prendre soin de ne se procurer que les fournitures nécessaires pour compléter les travaux, afin qu'il ne reste qu'un minimum de matériaux inutilisés lorsque cessera la construction navale pour le compte du Gouvernement.

5. A cause du degré de chômage volontaire révélé par l'enquête, votre sous-comité recommande de reviser la méthode de prélèvement de l'impôt sur les revenus ouvriers et la procédure à suivre pour fournir promptement aux ouvriers des renseignements circonstanciés sur ce sujet, afin de décourager les absences inutiles du travail.

6. Les règlements uniformes assurant le minimum de sécurité devraient faire l'objet d'une nouvelle révision.

7. La direction de toute la construction maritime (tant marchande que navale) devrait être confiée à une seule autorité, afin qu'il y ait centralisation de pouvoirs et répartition convenable de tous les besoins.

Le tout respectueusement soumis.

HUGHES CLEAVER,
Président.

APPENDICE "A"

Un navire de 10,350 tonneaux peut transporter dans un voyage, selon des renseignements fournis par la Wartime Shipping Limited:

2,850 tonnes d'aliments;

Une quantité de farine, fromage, bacon, jambon, produits en conserves et produits déshydratés, suffisante pour alimenter deux cent vingt-cinq mille personnes en Grande-Bretagne pendant une semaine;

2,150 tonnes d'acier et autres métaux de guerre en brames et barres;

Un matériel motorisé, chariots de mitrailleuse Bren, camions et motocyclettes pour l'équipement d'un bataillon complet d'infanterie;

1,900 tonnes de bombes—soit assez pour charger 950 avions de bombardement moyens effectuant des raids sur l'ouest de l'Allemagne ou pour charger 285 gros avions de bombardement se portant à l'attaque de Berlin;

Du bois d'œuvre, du bois contre-plaqué, du carton-planche et des clous en quantité suffisante pour construire 90 logements de 4 pièces ou une rangée de logements de neuf pâtés de maisons;

Deux avions de bombardement complets placés sur l'arrière-pont et assez d'aluminium dans les cales pour construire trois cent dix avions de bombardement moyens ou 640 avions de chasse en Angleterre.

APPENDICE "B"

Le secrétaire de l'Amirauté,
Londres, S.W.1.
Citation de P(L) 2002/43

Amirauté, S.W.1,

3 septembre 1943.

Au Secrétaire,

Mission technique de l'Amirauté britannique.

Mes Lords ont lu avec un vif intérêt le rapport du capitaine du..... sur le torpillage de ce vaisseau. Le navire a subi des avaries graves dans la cale n° 2; beaucoup de débris et une partie de la cargaison, y compris des bombes et des obus ont été projetés sur le pont, la passerelle a été démolie, et le..... a été en proie au feu et à la fumée. L'équipage a abandonné le navire, mais après que les flammes eurent diminué, le capitaine..... accompagné de quelques volontaires, est remonté à bord, et après l'avoir examiné il a résolu d'en prendre la direction. Il l'a conduit à son mouillage après un voyage lent.

2. Je suis chargé de vous dire que vu les épreuves par lesquelles le navire a passé, l'on estime qu'il a très bien tenu le coup, et je dois vous prier de transmettre à ses constructeurs, MM. Burrard's Shipbuilding and Drydock Co., Ltd., à Vancouver, combien Leurs Seigneuries apprécient le bon travail dont témoigne sa construction.

PAR ORDRE DE LEURS SEIGNEURIES,
(Signé) A. S. Lemaire.

APPENDICE "C"

Amirauté, Whitehall,

Le 16 mars 1943.

Cher monsieur Carmichael,

Avant que vous retourniez au Canada, je désire vous faire part de notre très grande reconnaissance du magnifique effort de construction navale réalisé par le Canada pendant la présente guerre. En particulier, votre production de corvettes a été très précieuse et sous la direction de la Marine Royale canadienne elles ont joué un rôle très considérable dans la lutte entreprise par les Nations-Unies contre les sous-marins.

Malgré tout ce qui a été accompli au Canada, aux Etats-Unis et en notre pays, comme vous le savez, la situation quant aux vaisseaux d'escorte reste des plus sérieuses et la nécessité d'autres vaisseaux d'escorte anti-sous-marins est très grande et très pressante. *En conséquence, tout ce que vous pourrez faire en vue d'accélérer ou d'accroître la production de ces vaisseaux au Canada sera une excellente contribution à la solution des problèmes qui se posent pour les Nations-Unies à l'heure actuelle.* Comme je l'ai déjà dit, nous sommes non seulement très reconnaissants envers le Canada, mais nous avons confiance en lui, vu ses magnifiques réalisations dans la construction de navires.

Votre tout dévoué,

(Signé) A. V. ALEXANDER.

M. H. J. Carmichael.

Le MERCREDI 26 janvier 1944.

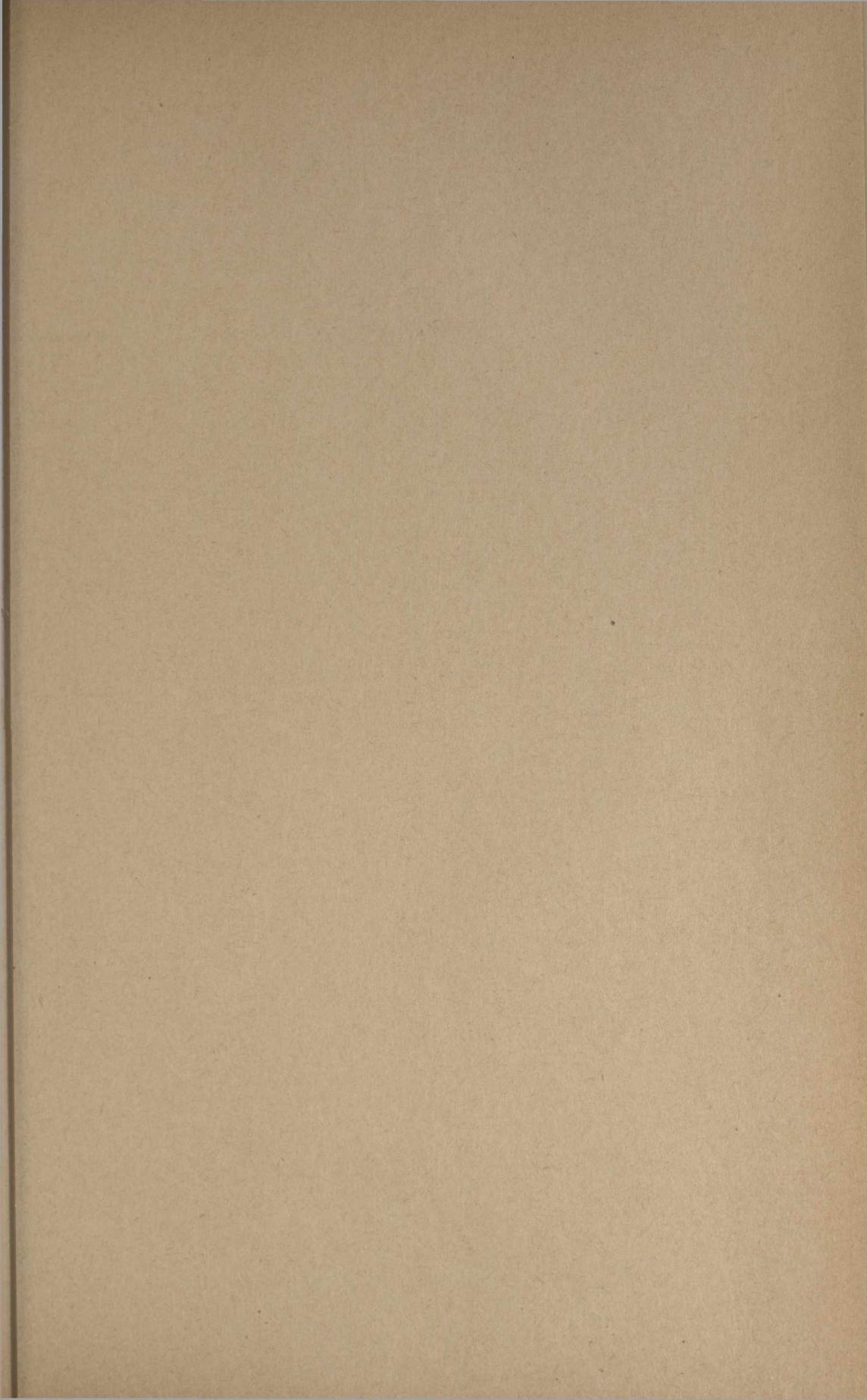
Le Comité spécial des dépenses de guerre a l'honneur de présenter son

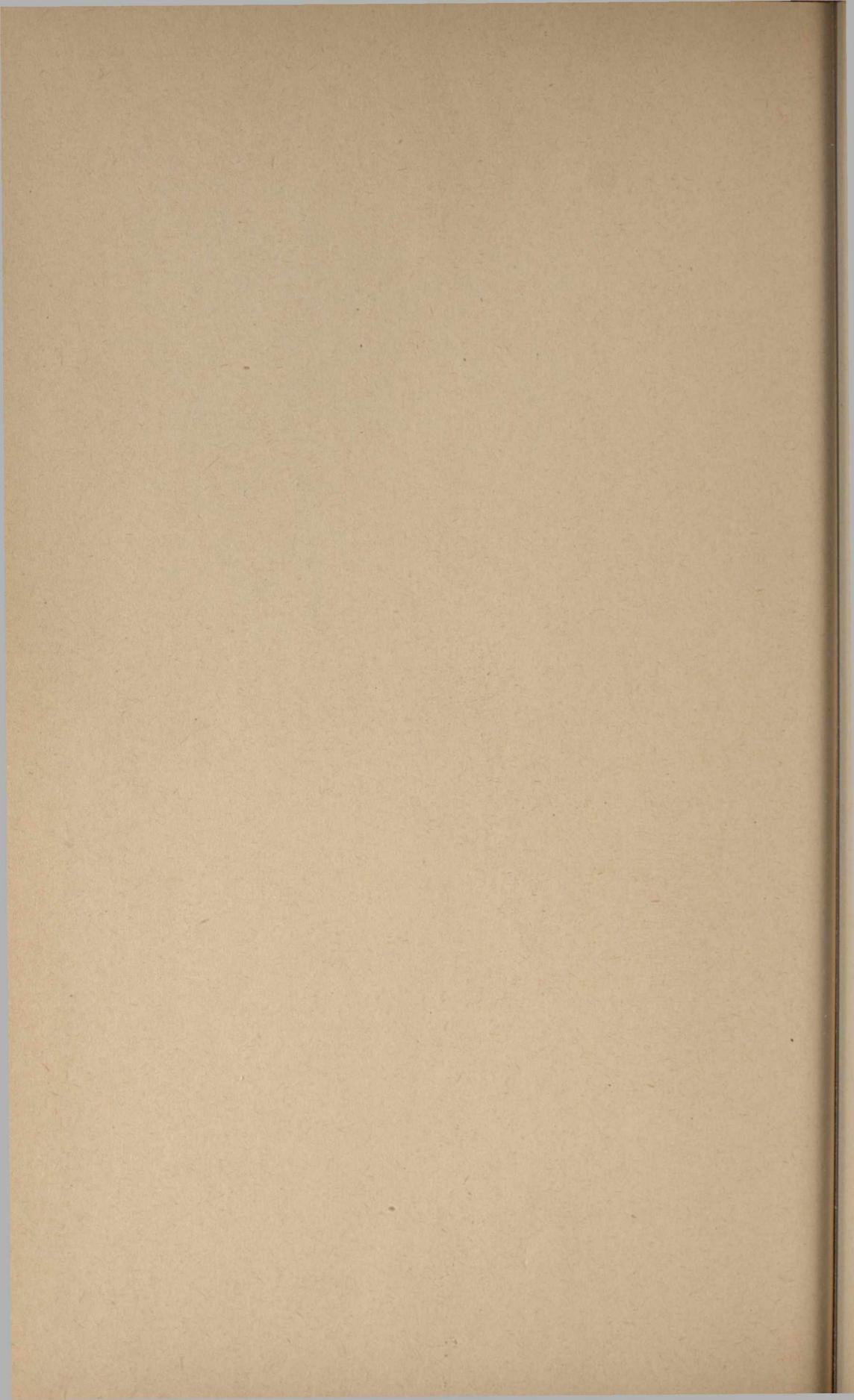
CINQUIÈME RAPPORT

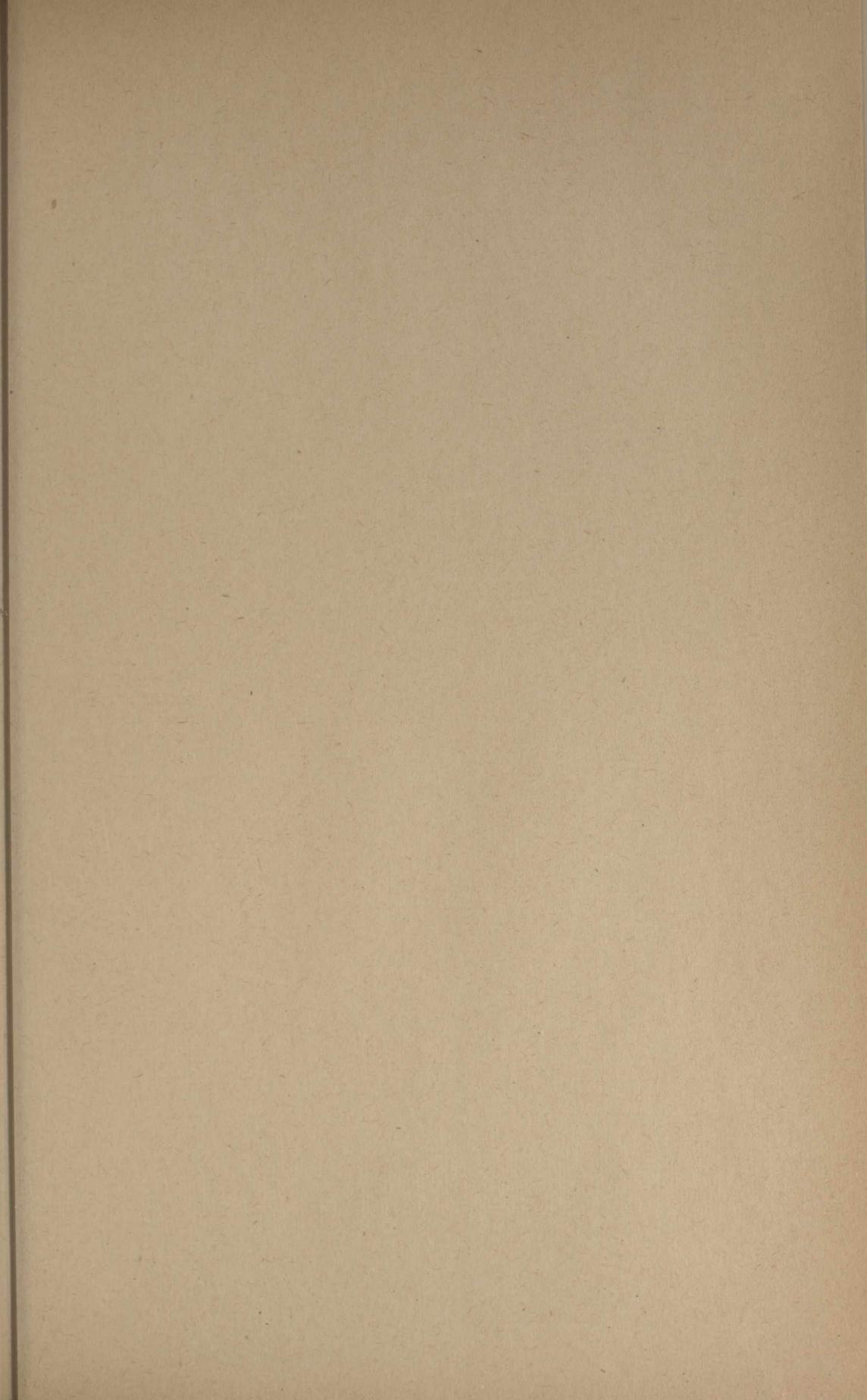
1. Un exemplaire des procès-verbaux de votre Comité est annexé au présent rapport.
2. Votre Comité estime que son travail devrait être poursuivi et il recommande qu'un Comité des dépenses de guerre soit institué sans délai à la prochaine session.

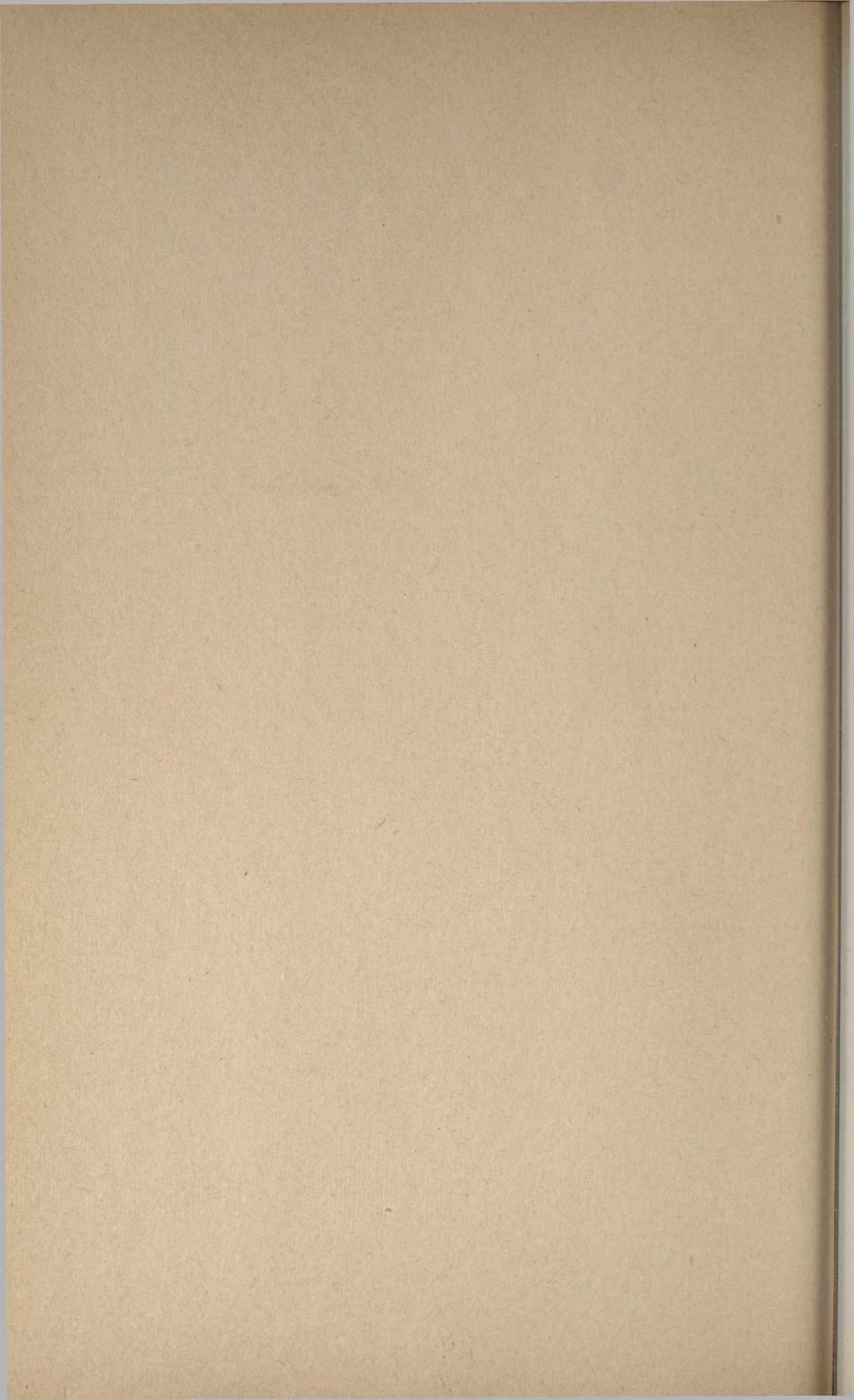
Le tout respectueusement soumis.

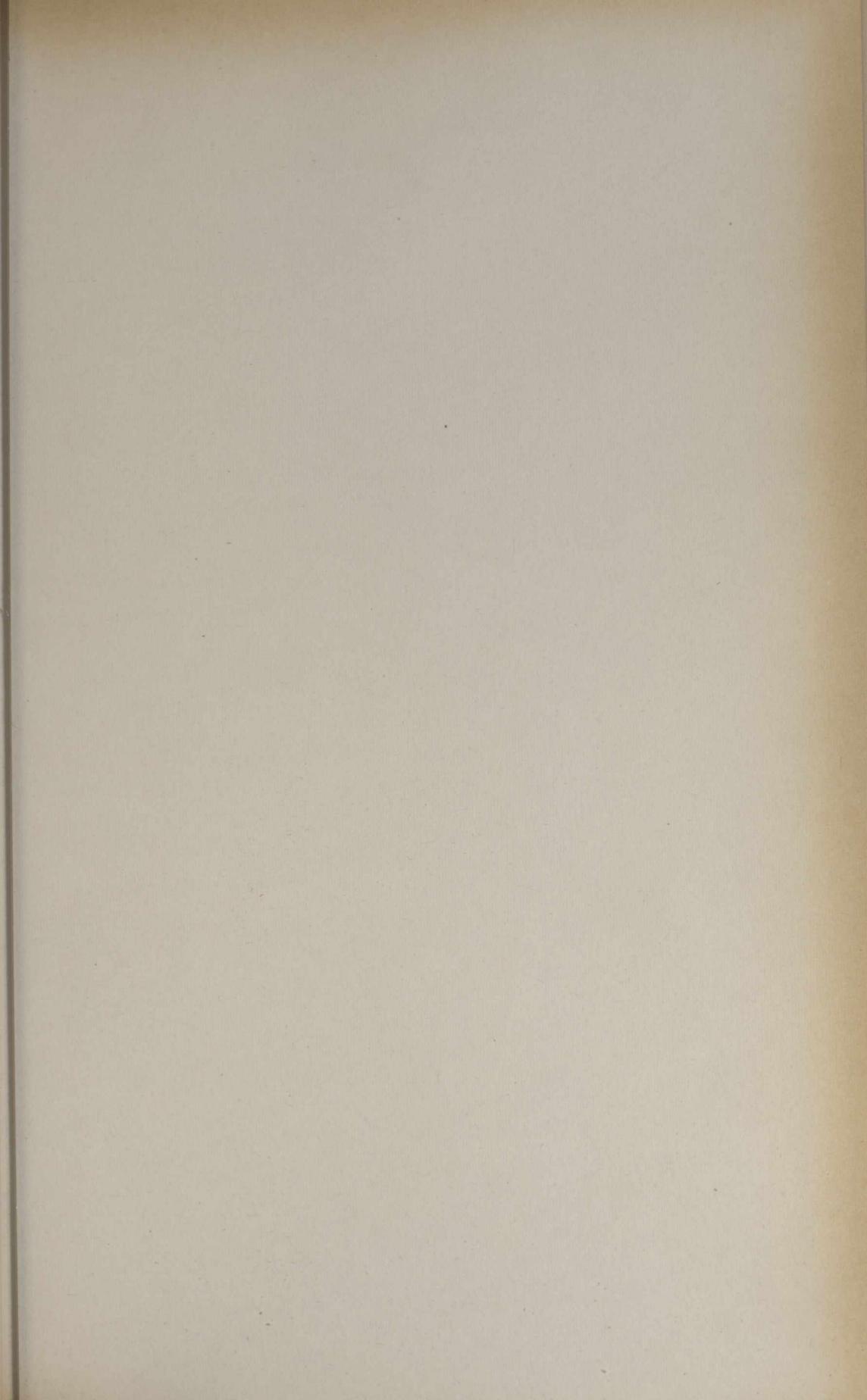
Le président,
HUGHES CLEAVER.

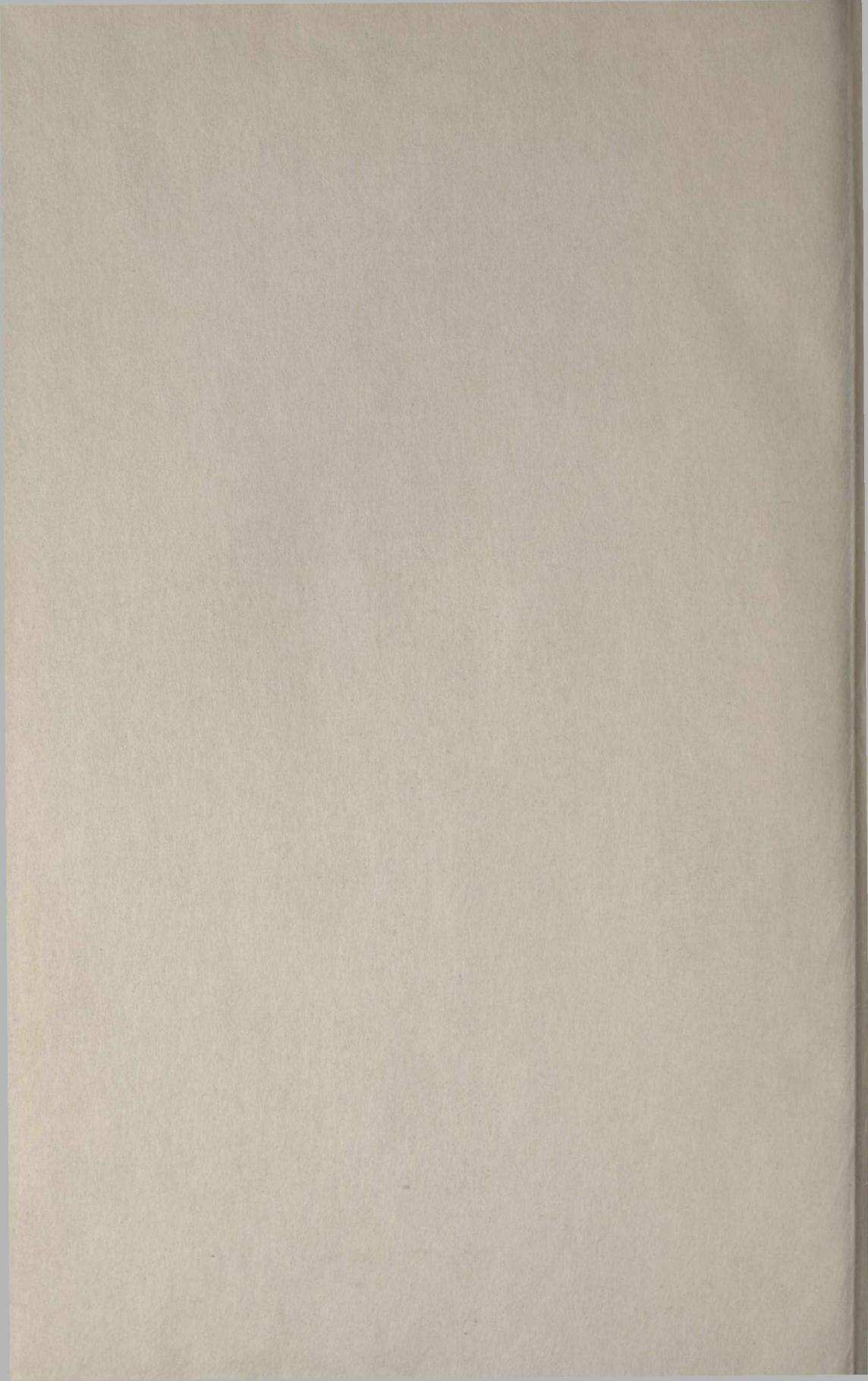












Reité per
Harpell's Prosa Co-operative
Gardenwife

