

à flotteurs; 1 hélicoptère S-55 Sikorsky équipé d'un train d'atterrissage à roues; 1 hélicoptère Bell 47 G2A équipé d'un appareil d'atterrissage à glisseurs et à flotteurs.

En outre, tous les avions doivent être munis des appareils suivants: a) Poste récepteur de radio à haute fréquence; b) poste récepteur de radio à très haute fréquence; c) radio-boussole; d) gyro-boussole; e) chauffe-cabine; f) un chauffe-moteur; et g) des bâches bulles pour couvrir le moteur et le cône de l'avion, ainsi que de l'équipement d'ancrage. Il faut également pouvoir facilement disposer de pièces de rechange importantes et accessoires.

2. L'*Autair Helicopter Services Ltd* fait savoir que, le 8 mars 1961, la société possédait un hélicoptère Bell 47 G2A et quatre hélicoptères S-55 Sikorsky. Des dispositions auraient été prises pour se procurer le cinquième Sikorsky S-55. Les pièces d'équipement nécessaires, requises par le ministère, seraient également disponibles.

Ces renseignements sont faux, ils ne sont pas conformes à la vérité. Ces renseignements sont inexacts et le ministre s'est tiré d'affaire en disant que l'*Autair Helicopter Services* a déclaré posséder le matériel suivant. Cette société n'avait pas ce matériel, et tous les gens du métier le savent. Je doute fort que la société ait maintenant ce matériel. Mais je sais une chose: une des principales conditions imposées à ceux qui voulaient obtenir le contrat relatif au plateau polaire, c'est que l'hélicoptère Bell 47G2A soit aménagé pour atterrir sur skis ou amer-rir. La société n'avait pas cet équipement. Je me trompe, cette société avait ce matériel, mais il ne lui appartenait pas. Elle l'avait emprunté d'une société rivale et a refusé de le lui rendre. Un des membres de l'industrie a dû poursuivre *Autair* devant les tribunaux de la province d'Ontario pour qu'on lui rende son matériel; c'est une affaire connue de tout le monde. Cette société n'est pas digne de confiance et ne devrait pas avoir reçu ce contrat.

J'ai dit l'année dernière, et je le répète, que cette société pendant plusieurs mois en 1958 avait exercé son activité sans permis. En outre, une compagnie d'assurance de bonne réputation a annulé l'assurance de cette société à deux reprises; elle n'est pas un exploitant d'hélicoptères fiable. Et de plus, cette société a déclaré se ficher complètement de la Commission des transports aériens. L'année dernière, quand j'ai soulevé l'affaire, la société en question a refusé de soumettre un état financier à la Commission des transports aériens conformément à la loi sur l'aéronautique. D'après les renseignements que je possède, elle ne l'a pas encore fait. Dans le grand Nord où il est tellement important que les gens soient transportés sains et saufs pourquoi n'est-il pas nécessaire et de première importance que les exigences prescrites par la loi sur l'aéronautique soient respectées? D'après mes renseignements elles ne l'ont pas été. Les exigences prescrites par le ministre en réponse

aux questions que je lui ai posées n'ont certes pas été respectées du point de vue du matériel.

J'ai parfaitement le droit, par conséquent, de demander au gouvernement pourquoi le contrat ne devrait pas être revu et pourquoi en premier lieu il n'aurait pas dû être adjugé à la personne ou la société dont la soumission était la moindre.

L'hon. M. Fleming: Le fait est que le contrat a été adjugé au plus bas soumissionnaire. L'honorable député préfère attaquer avec virulence et faire des affirmations gratuites. Bénéficiant des privilèges de la Chambre, un député peut bien faire pareilles affirmations, même si l'intégrité d'une maison d'affaires extérieure en souffre. N'empêche, monsieur le président, que c'est mal procéder dans les travaux parlementaires, que d'y aller au moyen d'affirmations comme celles qu'on a entendues ce soir.

En 1960, il y a eu trois soumissionnaires. Le contrat a été passé avec l'*Autair Company* dont la soumission était la plus basse. Tous les soumissionnaires ont présenté leur tarif, donc les taux sont connus. Pour cette année, monsieur le président, il y a eu cinq soumissionnaires et, cette fois-ci encore, le tarif a été soumis. De nouveau la soumission la plus basse venait d'*Autair*, et de nouveau le contrat a été adjugé à cette compagnie. Pour ce qui est de la permission qui aurait été accordée à un soumissionnaire de présenter un nouveau tarif, cette permission a été accordée à tous les soumissionnaires. D'où égalité de traitement, dans tous les cas.

La société s'est parfaitement acquittée des obligations de son contrat qu'elle a exécuté de façon satisfaisante. C'est dans le respect absolu de la loi, rien de moins, que la société devra remplir ses obligations. Ces faits montrent, monsieur le président, que l'intérêt public est bien protégé, sauf contre des attaques forcenées comme celles que le comité a entendues ce soir.

L'hon. M. Chevrier: Le ministre m'accuse d'avoir violemment attaqué la société. Peut-il infirmer une seule de mes déclarations? J'ai porté les mêmes accusations l'an dernier. Personne ne s'est levé pour les contester. Le ministre des Transports a admis l'an dernier que la société fonctionnait sans permis. Il a dit avoir passé par-dessus puis il a adopté un décret du conseil qui, libérant la société de certaines contraintes, l'a mise en situation d'exercer son activité. J'ai dit aussi que l'assurance de la société avait été annulée par deux fois. J'ai même nommé la compagnie d'assurance, la *British Aviation Insurance* de Montréal. Nul ne m'a contredit à ce sujet. La