

**M. Nowlan:** Je remercie le ministre de son aveu candide. Quoi qu'il puisse faire dans l'avenir, je sais qu'il sera fort occupé pour quelques semaines, et j'apprécie beaucoup qu'il s'intéresse à la question. Cela aidera certes beaucoup. J'aimerais que, piqué au vif par ma question, il se lève subitement pour dire ce soir au comité si les deux objections ou les deux points en question, attendent encore d'être tirés au clair. A propos, ces deux points ont-ils été soulevés par le Pacifique-Canadien ou par le gouvernement? Le ministre sait que je suis au courant de ces objections. Peut-être voudrait-il en dire quelques mots?

**L'hon. M. Hellyer:** Elles ont été soulevées par le chemin de fer qui demande certaines concessions en échange de la construction et de la mise en service d'un nouveau navire. Je crois qu'il veut des concessions plus généreuses qu'au début. C'est, évidemment, juste et raisonnable en raison des circonstances. C'est ce dont le gouvernement se préoccupe en ce moment.

**M. Nowlan:** J'ai une autre question à poser. Vu la réponse du ministre, le Pacifique-Canadien réclame-t-il des concessions qu'on a refusées au National-Canadien, ou négociera-t-on des règles qui régiront le Pacifique-Canadien et auxquelles échapperont les transbordeurs exploités par le National-Canadien? Le gouvernement tente-t-il plutôt de trancher la question en soumettant les deux sociétés aux mêmes règlements?

**L'hon. M. Hellyer:** Si mon ami n'était pas député, je l'inviterais à tenter de me trouver une réponse à cette question. Il n'a malheureusement pas le droit parce qu'il est député d'accorder un tel service à un ministère du gouvernement. C'est, bien entendu, un des problèmes qu'on examine, et je ne saurais répondre pour le moment à cette question. Je pourrais peut-être le faire avant qu'on tranche cette question.

**M. le président:** Le crédit 15c est-il adopté?

**M. Schreyer:** Monsieur le président, tantôt, j'ai demandé au ministre des Transports s'il avait décidé de confier la question de la construction du chemin de fer du Grand lac des Esclaves à un comité spécial. Il a répondu que malheureusement il ne pouvait prendre une décision maintenant, car les mémoires étaient volumineux et il n'avait pas eu le

[L'hon. M. Hellyer.]

temps de les étudier à fond. Je ne veux pas être injuste, mais cette réponse n'est pas acceptable. Il est inadmissible de la part du ministre de dire qu'il espère prendre une décision d'ici deux semaines. Nous serons alors au 6 avril, et qui sait ce que deviendra le ministre des Transports. Il pourrait changer de portefeuille.

**Une voix:** Ou être premier ministre.

**M. Schreyer:** Peut-être. Le fait est que la plainte a été adressée au ministre il y a plus d'un an. Je reconnais qu'elle a d'abord été présentée à son prédécesseur, l'honorable J. W. Pickersgill. Mais les fonctionnaires du ministère ont eu tout le loisir d'étudier en profondeur les allégations et les plaintes des entreprises engagées dans la construction de ce chemin de fer.

Même si les circonstances sont complexes, je puis en faire le résumé au ministre. La plupart des 13 ou 14 compagnies de construction en cause ont fait de lourdes pertes et la moitié d'entre elles ont été acclées à la faillite. S'il n'y avait eu qu'un ou deux cas de faillite, on pourrait dire: «Il s'agissait de mauvaise administration ou de soumissions mal établies». Mais si la moitié des compagnies—sept compagnies—ont fait faillite, il est juste de présumer qu'il y a quelque chose de pourri dans l'État du Danemark et qu'on a dû trop insister sur le respect des conditions du contrat. Ou encore, les devis des chemins de fer Nationaux ont pu être bâclés et fort inexacts. Bien des éléments ont pu entrer en ligne de compte.

Ce n'est pas comme si les députés de notre groupe, le député de Kenora-Rainy River ou moi-même, demandions un jugement dans le cas de cette réclamation; nous demandons uniquement au ministre de charger un comité compétent de faire enquête ou de consentir à collaborer avec un comité du Sénat qui examinerait l'affaire. A défaut de cela, le ministre pourrait ordonner une enquête sur l'affaire; la commission d'enquête pourrait n'être constituée que d'un seul homme, par exemple, et elle pourrait examiner les prétendues injustices qui, nous dit-on, se commettaient à l'époque.

Le ministre est, je pense, ministre de la Couronne depuis 1956 ou 1957, et il doit être au courant de la construction de la Northern Ontario Pipe Line. Nous avons ici un précédent pour les enquêtes sur les réclamations d'entrepreneurs qui ont travaillé pour la Couronne ou pour des organismes de la Couronne. On m'informe que dans sept cas con-