

Voici un résumé des déclarations qui ont donné lieu à un ordre de la Chambre d'entendre leurs instances. Les problèmes se rapportant aux entrepreneurs du chemin de fer du Grand lac des Esclaves ont d'abord été soulevés au comité des transports en juin 1967, quand M. Schreyer a demandé à M. MacMillan de faire des commentaires sur les difficultés auxquelles devaient faire face les sept entrepreneurs. Le président du comité a mentionné une réponse faite auparavant par M. MacMillan, à savoir, que s'il n'y avait pas encore eu de litige au sujet de ces contrats, il y en aurait sous peu et qu'il préférerait ne faire aucun commentaire à ce stade. M. Schreyer a dit être amené à la question suivante: on s'attend à ce qu'il y ait un litige, mais s'il y a mise en séquestre ou faillite de ces entreprises, comment pourraient-elles jamais entamer d'action civile? Lorsque M. Schreyer apprit qu'il pourrait y avoir une action civile dans un tel cas, il a fait remarquer qu'il se demandait quel avocat représenterait les entreprises sur cette base.

Le 5 mars 1968 et, de nouveau, le 18 mars 1968, M. Schreyer questionna le ministre des Transports d'alors sur ce qu'il avait fait jusque-là au sujet d'une enquête sur la construction du chemin de fer du Grand lac des Esclaves et de la faillite de certaines entreprises de construction qui y travaillaient. Le 25 mars 1968, M. Schreyer mentionna des allégations faites par les entrepreneurs prétendant que les chemins de fer Nationaux avaient imposé les modalités du contrat de façon injuste et à titre onéreux, et il résuma les circonstances décrites par les entrepreneurs de la façon suivante:

La majorité des 13 ou 14 entreprises de construction faisant partie du projet ont subi de fortes pertes, la moitié d'entre elles ayant été forcées de déclarer faillite. Si cela n'était arrivé qu'à une ou deux d'entre elles, on pourrait conclure à une mauvaise administration ou à une offre peu réaliste. Mais quand la moitié des entreprises—sept de celles qui sont intéressées—doit se déclarer en faillite, on peut supposer sans hésitation que quelque chose ne va pas et que les conditions du contrat doivent avoir été imposées de façon trop onéreuse. Ou peut-être que les devis des chemins de fer Nationaux n'étaient pas assez précis et extrêmement inexacts. Un grand nombre de facteurs pourraient entrer en question.

M. Schreyer établit alors la nécessité d'une enquête en s'appuyant sur un précédent; une enquête antérieure sur les contrats d'oléoducs dont il signala les résultats. L'enquête a révélé que Mannix Company Limited avait présenté des demandes s'élevant à \$16,000, et avait touché \$6,000. La société Mattagami Construction avait réclamé \$27,900, et avait reçu \$17,900. Mannix Construction Company avait présenté des demandes s'élevant à \$972,000, et \$420,000 lui avait été versés en retour. Canadian Comstock avait réclamé \$96,696, et en avait reçu \$65,243. Dutton Williams Brothers avait demandé \$2,776,731, et \$692,490 lui avaient été versés.

En octobre 1968, M. Schreyer fit remarquer que le ministre avait été appelé continuellement à étudier la question des erreurs de soumission relativement au chemin de fer du Grand lac des Esclaves. Il fit remarquer que l'on a prétendu que le Canadien National avait fait de graves erreurs en appliquant les termes du contrat, ce qui avait entraîné à la faillite certaines des entreprises qui

### Grand lac des Esclaves

avaient signé le contrat pour la construction du chemin de fer du Grand lac des Esclaves. M. Schreyer déclara:

Plusieurs mois s'étaient écoulés depuis . . .

Le ministre avait reçu des mémoires des entrepreneurs.

. . . et dans l'intervalle, certaines entreprises avaient fait faillite. Certaines d'entre elles avaient été mises en faillite avant que cette question ne soit portée à l'attention du ministre par les députés. Depuis cette époque, je crois savoir qu'une ou deux autres entreprises chargées de la construction ont également été déclarées en faillite.

M. Schreyer a remarqué que les entrepreneurs avaient essayé toutes les possibilités légales. Il a déclaré en outre:

«A moins que le ministre des Transports ne nous fasse part de son désir d'intervenir, les entrepreneurs dont j'ai parlé seront tous mis en faillite, tant eux-mêmes que leur société.»

Je suis certain que le député est heureux d'entendre cela et je me permettrais de lui dire que je comprends fort bien ce que je suis en train de dire. Le député de Timiskaming (M. Peters), en parlant d'une autre voie secondaire, a déclaré que l'on avait eu recours à des employés locaux pour construire cette voie et a remarqué que cela éviterait certains des problèmes que connaissent les entrepreneurs de la région du Grand lac des Esclaves en ce qui concerne l'emploi local. Puis, d'après mes renseignements, M. Schreyer a ensuite déclaré:

Certaines entreprises de construction comme Hatch Construction, Pete Rohl Construction, Ginter Construction, Krywa Brothers Construction, Lucas Construction et d'autres, ont été mises en faillite en raison de l'article 16 du contrat. Le ministre supplantant voudra peut-être étudier ces documents . . .

Les mémoires qu'il a reçus:

. . . en détail, pour déterminer quelles mesures doivent être prises afin de réparer les torts causés à ces personnes. Il est inutile de parler de leur droit de recourir au tribunal. Dans certains cas, malheureusement, on ne peut pas obtenir justice si l'on n'a pas l'argent nécessaire pour engager, par exemple, un avocat-conseil.

Le 5 février 1969, il fut répondu à la question n° 206 de M. Schreyer, ainsi formulée:

1. Le ministre des Transports a-t-il pris une décision au sujet des réclamations que lui ont présentées les entrepreneurs chargés de la construction du chemin de fer du Grand lac des Esclaves pour le CN et, dans l'affirmative, quelle a été sa décision?

2. Si ces réclamations ont été acceptées comme valables, a-t-on demandé au Conseil du Trésor d'en approuver le paiement, en entier ou en partie?

Le ministre des Transports d'alors, le député de Trinity (M. Hellyer), a répondu en ces termes:

1. On a fait une étude des circonstances qui ont porté divers entrepreneurs à faire des réclamations contre le CN, relativement à la construction de la ligne du Grand lac des Esclaves.

Bien qu'on puisse compatir aux circonstances dans lesquelles se sont trouvés ces entrepreneurs à la suite de ces contrats, il appert que ces réclamations, dans la mesure où elles n'ont pas encore été réglées, sont des questions à débattre entre les compagnies directement en cause et le CN.

Le CN a informé le ministre des Transports que certaines des réclamations ont été réglées et que des versements supplémentaires ont été faits dans certains cas.

• (1740)

A la deuxième partie de la question, le ministre des Transports devait répondre qu'elle était sans objet. En mai 1969, pendant les audiences tenues relativement au rapport annuel du CN, de nombreuses déclarations ont été faites dont j'aimerais citer certaines: