

[Texte]

Mr. Boucher: This was recited in the Auditor General's comments to some extent. The fact is that it is one of those facilities that was established at the time of the Korean War, when several decisions were made in the field of military procurement facilities to anticipate the further deterioration of the international situation. That forging facility was established to produce the forging for rotors which were intended for 40 destroyers. Very soon after that, within a couple of years, the Department of National Defence had occasion to revise its requirements in view of the changing situation and the requirements went down to 20, so that over a period of the next 10 years or so what the facility produced was the 20 ship sets.

Then it was still holding it as a standby facility and the Department of National Defence was trying to think what other purpose this could serve. At one point they thought it might come in handy to assist in the general purpose frigate program which was later abandoned. For a while, a little later in the early sixties they thought it might be used to assist in the build up of the DDH destroyer. It turned out that the department eventually changed its mind and decided to go for gas turbines instead of steam engines.

So additional roles for this forging were coming up as possibilities and then disappearing with the technological requirements.

In 1965 the Department of National Defence decided that it could not assist in the construction of the DDH and because it had no other purpose for this facility, it decided that it was surplus to requirements—that was in the spring of 1966. Negotiations were then initiated to find out whether there would be a buyer for this.

The plant was installed within the premises of the Hawker Siddeley plant at Trenton. It was part of the building; it was an extension to a building. There were various interests involved in this. The Government of Nova Scotia had a very keen interest in seeing this facility retained in Nova Scotia, certainly not moved out of it. Trenton itself which had a business with boxcars also were interested in trying to use it in the Hawker Siddeley plant to forge boxcar ends. It was difficult to envisage taking the facility out since it was difficult to envisage taking the facility out of the city, and since there would be no benefit at all in selling it for dismantling, the one prospect was explored—to see what Atlas Steel might do. Atlas Steel made a proposal that if the Nova Scotia government would buy the facility they would agree to manage it.

• 1050

The Government of Nova Scotia at that time was not interested in such an arrangement, so we were back at the only other prospect, Hawker-Siddeley, and whether they were interested in buying the facility. Their first reaction, after several months of study, was that they were only interested in renewing the rental arrangement that we had with them and were not prepared to go beyond that. Since this rental arrangement was producing a net loss every year for the Crown we were trying to find out a way of at least cutting our losses. So we pursued this matter with Hawker-Siddeley and their only interest was in agreeing to a nominal payment, since there was no prospect of doing any profitable business in that facility. Actually the break-even point is 2,000 tons of forging a year and they are not going beyond that at the moment. Therefore it is not a profitable purchase on their part.

We had an additional problem connected with the land. When we had set up the facility in 1950 we had gotten this

[Interprétation]

M. Boucher: L'auditeur général en a parlé lors de la présentation de son rapport. Il s'agissait d'une usine qui fut établie au moment de la guerre de Corée, alors qu'on avait pris plusieurs décisions au sein de l'armée pour prévoir une détérioration possible que la situation internationale. Cette usine produit alors des cylindres destinés à 40 destroyers. Quelque temps après, le ministère de la Défense nationale a pu réviser ces besoins et il n'était plus que de 20 destroyers, de telle façon qu'au cours d'une période de 10 ans l'usine fonctionnait pour 20 destroyers.

L'usine est restée ouverte et le ministère a longuement réfléchi pour s'en servir d'une autre façon. Ils ont pensé un moment qu'elle pourrait aider à un programme de frégate qui fure plus tard abandonné. Ils ont passé ensuite au début des années 60, que l'usine pourrait servir à la construction de destroyers porteur d'hélicoptères du type DDH. Le ministère a changé d'avis et décida d'installer les moteurs à essence plutôt qu'à vapeur.

On avait donc prévu un rôle pour cette usine mais les besoins techniques en ont obligé la fermeture.

En 1965, le ministère de la Défense a décidé que l'usine ne pouvait pas aider dans la construction des destroyers. Porteur d'hélicoptère et comme l'usine n'avait pas d'autres utilités, on décida de la fermer au printemps de 1966. On entreprit des négociations pour trouver un acheteur éventuel.

L'usine fit partie des installations Hawker Siddeley à Trenton. Elle faisait partie de l'usine et en était un prolongement. Plusieurs intérêts étaient en cause. Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse voyait d'un bon œil la garde de cette usine en Nouvelle-Écosse et ne voulait pas s'en séparer. La ville de Trenton possédait une industrie de construction de wagon de marchandise et était aussi intéressé à se servir de l'usine pour la construction de la fin des wagons. Il était difficile d'envisager d'enlever le matériel car il était difficile d'envisager de l'enlever de la ville, et quand il n'y aurait aucun intérêt à le vendre pour qu'il soit démonter, cette perspective a été étudiée pour voir ce que Atlas Steel pourrait faire. Atlas Steel a proposé que si le gouvernement de Nouvelle-Écosse achetait le matériel, il serait d'accord pour s'en occuper.

A cette époque, un tel accord n'intéressait pas le gouvernement de Nouvelle-Écosse, il nous a donc fallu revenir à l'autre perspective, la seule qui restait, Hawker-Siddeley, pour voir si l'achat du matériel les intéressait. Après plusieurs mois d'étude, leur première réaction fut qu'il n'était intéressé qu'à renouveler l'accord de location que nous

avons passé avec eux et qu'il n'avait pas l'intention d'accepter autre chose. Puisque cet accord de location faisait perdre de l'argent chaque année à la Couronne, nous avons essayé de trouver un moyen pour réduire au moins nos dépenses. Nous avons donc continué les entretiens avec Hawker-Siddeley dont le seul intérêt était d'accepter un paiement nominal, puisqu'il n'y avait aucune perspective de faire des bénéfices dans ce domaine. Effectivement, il s'agit de 2,000 tonnes de pièces forgées par an et ils ne vont pas au-delà à l'heure actuelle. Par conséquent, ce n'est pas un achat profitable de leur côté.

Nous avons connu un problème supplémentaire relatif au terrain. Lorsque nous avons installé l'équipement en 1950 nous avons reçu ce terrain de Hawker-Siddeley ou de la société qui était là auparavant à \$1 mais le contrat prévoyait que si le matériel était vendu, il nous faudrait payer à Hawker-Siddeley la valeur totale du terrain. Par conséquent, rechercher d'autres offres comme celle de