

Si ce qu'affirme le gouvernement était accepté, les vis-à-vis se croiraient tout permis. Ils pourraient se permettre des dépenses totalement injustifiées, parce que le Parlement n'a pu les examiner. Nous n'en n'avons pas eu l'occasion.

Dans un moment, je parlerai du rapport de l'auditeur général. Je viens d'y jeter un coup d'œil. Sept milliards de dollars ont été dépensés sans comptabilité, sans étude. Le gouvernement dit: cessez les motions de subsides; elles nous embarrassent; elles entravent le Parlement; elles gênent un gouvernement vigoureux et énergique. Mais sans vitalité. Voilà le genre de fiction dans laquelle ils se complaisent. Nous avons dit que nous voulons étudier les comptes. Nous voulons voir si l'argent du peuple canadien est gaspillé. Nous n'avons pas l'intention de donner au gouvernement un chèque en blanc.

Voilà ce qu'ils ont fait: dépenser, dépenser, dépenser. Ils ont multiplié les dépenses. Et parfois, sans justification. Ils ont dépensé follement sans permettre au Parlement de scruter leurs dépenses.

Si j'avais fait cette déclaration avant-hier, les vis-à-vis auraient riposté, courroucés. Mais ils sont tranquilles aujourd'hui, car ils savent que depuis quelques heures l'auditeur général du Canada a révélé les faits. Je compte y revenir en me fondant sur le rapport de l'auditeur général. Monsieur l'Orateur, ce rapport est un épitome de la prodigalité et des folles dépenses. Jamais, depuis le temps où des chevaux avaient été inscrits sur les feuilles de paie, le rapport de l'auditeur général n'a tant blâmé un gouvernement. Je n'ai pas l'intention de tout passer en revue. Nous en aurons largement l'occasion. Mais je tiens à mentionner quelques-uns des sujets traités ici d'une façon générale.

Je constate que le ministre de la Justice (M. Cardin) est ici. Il représente une circonscription dont il est question dans le rapport et je suis certain qu'il sera le premier à prendre la parole et à fournir des explications au sujet du chantier maritime de Sorel et de l'achat d'un transbordeur. Depuis longtemps, j'attends qu'il prenne la parole. Le député ne détient plus qu'une partie de son portefeuille. On lui a presque tout enlevé, parce qu'on estimait qu'il ne pouvait s'acquitter efficacement de ses fonctions de ministre de la Justice. On lui en a laissé quelques bribes. Il porte le titre mais d'autres remplissent les fonctions depuis la trifurcation de son ministère.

Le ministère des Transports a publié, le 30 avril 1965, le communiqué suivant:

Le navire récemment converti en transbordeur entrera en service sous peu entre Port-aux-Basques (Terre-Neuve) et North-Sydney (Nouvelle-Écosse) et sera rebaptisé «Patrick Morris» par M^{me} Lucien

Cardin, épouse du ministre des Travaux publics, à Sorel (P.Q.) le samedi 1^{er} mai.

La cérémonie aura lieu aux chantiers de la *Marine Industries Limited*, où le navire a été radoubé et rééquipé, à la suite de son acceptation par le ministère des Transports.

Examinons les documents. Ils sont très intéressants. Ils démontrent qu'il y a eu gaspillage et pis encore. Voici ce qui figure à la page 84 du rapport:

Une entreprise de construction navale de Sorel a obtenu le 8 mai 1964, à Jacksonville (Floride), des propriétaires américains de ce navire, une option de vente au prix de 1.2 million en devises américaines. L'option, valable jusqu'au 25 mai, a été dûment levée et le navire fut ensuite vendu au ministère des Transports, le 26 mai 1964, pour \$1,513,000.

C'est un bon rendement pour une affaire de quelques jours. La société a fait un profit de \$313,000, moins, naturellement, les frais de transport du navire à Sorel.

L'hon. M. Cardin: Et de réparations.

Le très hon. M. Diefenbaker: Je vais arriver aux réparations. Je suis content que le ministre soit au courant. Si je puis arriver à lui faire desserrer les dents, nous allons bien nous amuser.

Je suis bien content d'avoir l'occasion de lui parler. Il parle des réparations. Il ne m'aurait pas interrompu s'il avait lu ce qui suit:

● (4.50 p.m.)

Le 6 juillet 1964, le ministère a demandé l'autorisation de négocier un nouveau contrat avec le chantier maritime de Sorel pour faire transformer et réparer le navire.

Cela, c'est un mois et demi plus tard.

On estimait que ce travail excéderait le montant de \$750,000 soumis au Conseil du Trésor le 19 mai. Le mémoire disait que le coût total s'élèverait à \$755,000, plus une somme de \$481,000 en imprévus pour couvrir le travail supplémentaire...

Un peu plus loin, on lit ceci:

On n'a pas proposé d'inviter les soumissionnaires compétiteurs en raison du facteur temps...

L'honorable député dit qu'ils ont arrangé cela. Il n'a jamais dit si vrai. Voyons maintenant les chiffres. Il est évident qu'il ne les a pas lus, car il n'aurait pas posé cette question.

Le Conseil du Trésor a répondu le 29 juillet qu'il serait disposé à négocier un contrat à un prix à établir pourvu qu'un contrat d'achèvement à la fois réaliste et stimulant lui soit soumis pour approbation après que le navire aura été ouvert et que le devis aura été préparé.

Par suite, il est arrivé que le travail requis a excédé toutes les estimations antérieures, et ce n'est qu'en octobre 1964 que le ministère a négocié un contrat avec le chantier maritime, selon les modalités prévues par le Conseil du Trésor, et l'on a estimé les frais de transformation à \$1,844,000...