

s'est faite sans appel de soumissions en faisant passer le bateau comme projet servant à la défense aux termes de l'article 9 (1) de la Loi sur la production de défense.

Le Comité a appris que les techniciens du ministère sont maintenant d'avis qu'on aurait pu économiser \$600,000, si l'on avait demandé des soumissions et si l'on avait conclu un contrat stipulant un prix ferme. Naturellement il s'agit là d'une estimation fondée sur des conjectures, mais elle jette des doutes sur la valeur des contrats en régie intéressée. Il est reconnu, cependant, qu'il est parfois impossible d'éviter ce genre de contrats en cas d'urgence, de construction d'un genre inusité, de l'éloignement de l'entreprise, etc., mais le Comité estime qu'il y va de l'intérêt public a) d'adopter une loi régissant plus strictement et d'un façon plus complète les contrats en régie intéressée; b) de réserver aux projets exclusivement de défense les dispositions de la loi sur la production de défense portant sur l'attribution de contrats de nature telle qu'il est impossible d'appeler des soumissions; et c) de n'adjuger les contrats importants que lorsque les plans et devis ont été complétés.

#### *Frais de transports aériens*

La ligne d'alerte intermédiaire s'étend à travers des régions sauvages et il a fallu recourir aux hélicoptères durant sa construction. On avait compté que l'ARC se chargerait du service, mais elle n'était pas en mesure de le faire au début. On s'est donc entendu avec deux compagnies commerciales pour fournir les hélicoptères nécessaires durant les mois d'avril et de mai 1956. Le ministère de la Production de défense négocia les contrats dont les prix se fondaient sur les tarifs déposés par les compagnies auprès de la Commission des transports aériens, en conformité des dispositions de la Loi sur l'aéronautique.

A la fin de mai, l'aviation militaire n'était pas encore prête à s'en charger. Les compagnies commerciales continuèrent donc à fournir le service requis et, de fait, elles ont été à la disposition de l'entreprise durant toute l'année 1956. Les contrats primitifs ne valaient que pour deux mois et le ministère, conformément à la ligne de conduite en usage depuis longtemps, négocia des modifications au contrat pour en prolonger la durée. De cette façon, le gouvernement aurait obtenu depuis le 1<sup>er</sup> avril les avantages d'une échelle mobile des péages à terme que comportent les tarifs déposés. Par exemple, à l'égard d'un certain type d'hélicoptère, la location mensuelle initiale de \$18,000 peut décroître graduellement à \$14,000 après usage durant 8 mois. Cependant, lorsque ces modifications furent portées à l'attention de la Commission des transports aériens, on s'y est opposé parce que les contrats d'avril-mai avaient expiré et ne renfermaient aucune clause de renouvellement. C'est ainsi que les frais imputés au gouvernement ont été évalués à environ \$93,000 de plus qu'il n'en aurait coûté si l'on avait appliqué la condition que le ministère avait prévue dans ses négociations.

Ce service a été rendu au gouvernement relativement à un projet spécial de construction pour la défense du Canada, projet qu'il était urgent de parachever le plus tôt possible. En outre, en tant que le Comité peut s'en rendre compte, aucune interruption n'est survenue durant le service. Le Comité estime qu'il serait dans l'intérêt de la population si l'on tenait compte dans la mesure convenable des dispositions pertinentes de la Loi sur l'aéronautique, et aussi de celles de la Loi sur la production de défense, dispositions où il est question des pouvoirs du ministre de la Production de défense, quand il est convaincu qu'une partie à un ou plusieurs contrats touchant la défense a reçu un montant excédant les frais justes et raisonnables à l'égard des contrats remplis tout en lui permettant de toucher des bénéfices justes et raisonnables.