

Ajournement

Le 25 septembre 1973, les directeurs de la CDC se contraient à Vancouver pour tenir leur réunion régulière, et le président était alors en mesure d'annoncer officiellement la fermeture des bureaux d'Ottawa et l'établissement effectif du siège social à Vancouver, au Grandville Square. Par la même occasion, le président annonça aussi l'ouverture d'un bureau à Toronto. On s'attend que les cadres supérieurs de la corporation partagent leur temps entre le siège social situé à Vancouver et le bureau de Toronto.

L'installation du siège social à Vancouver a été malheureusement quelque peu retardée par des grèves qui ont affecté l'aménagement des ascenseurs de l'édifice dans lequel la CDC avait loué de l'espace. Par contre, en terminant mes remarques, monsieur l'Orateur, je signalerai que le siège social de la CDC a été effectivement transféré à Vancouver dans les délais annoncés par le très honorable premier ministre.

[Traduction]

M. Paproski: C'était un discours politique.

LA DÉFENSE NATIONALE—LES DÉGÂTS AU
«RESTIGOUCHE»—L'ÉTABLISSEMENT D'UNE COMMISSION
D'ENQUÊTE JURIDIQUE À LA SUITE DE L'ENQUÊTE
PRÉLIMINAIRE—LE COÛT DES RÉPARATIONS

M. Doug Rowland (Selkirk): Monsieur l'Orateur, par respect pour le député d'Edmonton-Centre (M. Paproski), j'essaierai de dépolitiser mon discours. Il y a un peu plus de trois ans, le *Restigouche*, escorteur d'escadre des Forces armées canadiennes, a été envoyé au radoub, ce qui l'a mis au rancart pendant environ deux ans. Lorsqu'il a été construit il y a 15 ans, il a coûté aux alentours de 26 millions de dollars. Le radoub a constitué une dépense supplémentaire de 6 millions afin qu'il réponde aux exigences actuelles de service.

Avant de reprendre le service, les Forces armées canadiennes ont effectué les essais en mer ordinaires afin de déterminer si le radoub avait été effectué comme elles le voulaient et l'exigeaient. Je cite un extrait de la page 51 du fascicule n° 13 du comité permanent des affaires extérieures et de la défense nationale:

Une enquête officielle a révélé que les dommages subis par le *Restigouche* étaient causés par de l'acide chlorhydrique qui a piqué et corrodé plusieurs éléments du système de propulsion à vapeur, entraînant le grippement des soupapes et des turbines.

Ces dégâts provenaient de ce que l'on avait mis le bateau à la mer. Ils provenaient de ce que l'on n'avait pas effectué avant les contrôles normaux du système d'eau d'alimentation. L'acide chlorhydrique endommage très rapidement les systèmes de propulsion des navires s'il se mêle à l'eau d'alimentation. Il y eut une commission d'enquête. La commission a fait un rapport de 400 pages sur les motifs des dégâts. Ce rapport n'a jamais été rendu public. On a souvent essayé de se renseigner: le 1^{er} mars, le 2 mars, le 2 avril et le 9 mai. J'ai posé des questions à la Chambre et en ai fait inscrire au *Feuilleton* afin de découvrir ce qui était arrivé et quand nous pouvions espérer avoir une déclaration. Le député de Dartmouth-Halifax-Est (M. Forrestall) a posé des questions. Tous nos efforts ont abouti à la déclaration du ministre de la Défense nationale (M. Richardson), qui figure à la page 46 du même rapport de comité:

Le *Restigouche* a également été accepté par le ministère de la Défense nationale, le 12 mai 1972, de l'entrepreneur privé à qui il avait été confié; mais avant que ce navire ait pu retourner à son service opérationnel, on a découvert des traces importantes de corrosion dans ses systèmes principal et auxiliaire de propulsion.

[M. Comtois.]

Lorsque des dommages importants sont causés à des installations ou équipements du ministère, on institue habituellement une commission d'enquête. Une telle commission a été mise sur pied le 4 août 1972 dans le but de déterminer la cause la plus probable des dommages, ainsi que les procédés administratifs ayant pu y contribuer et les réparations nécessaires. Les séances de la commission ont eu lieu du 21 août au 14 septembre 1972, et le rapport a été soumis le 18 septembre. Le 29 septembre 1972, le ministère publiait un communiqué, . . .

Le ministère des Approvisionnements et Services évalue présentement les aspects juridiques de toute demande de dédommagement que la Couronne pourrait présenter pour les dégâts causés au navire par la corrosion. Le rapport de la commission d'enquête est précisément l'un des documents que ce ministère étudie à cet égard. Je n'apporterai donc pour le moment aucune précision en ce qui a trait au rapport de la commission.

Nous n'en avons jamais plus entendu parler. Il y a des mois que j'ai fait inscrire cette question pour la débattre au moment de l'ajournement, mais le ministère des Approvisionnements et Services m'a demandé de ne pas la soulever à la Chambre parce que les intéressés attendaient le rapport de la commission d'enquête judiciaire qui, sauf erreur, était chargée de déterminer la responsabilité en justice et de voir si des poursuites pouvaient être intentées pour recouvrer les \$750,000 de dommages, plus une compensation pour la longue période où le navire a été hors d'état de servir. On m'a prié d'attendre la parution du rapport et j'ai consenti.

● (2210)

J'ai attendu six mois, et le ministère ne m'a donné aucune nouvelle. J'ignore toujours si le rapport est terminé, si le ministre l'a reçu et si on le lui a remis, quelles sont les recommandations. Je ne sais pas s'il y aurait lieu d'intenter une action contre le chantier naval. Il est certain qu'on n'a pris aucune mesure contre la marine, car je sais qu'il n'est pas question de cour martiale. Il est temps, à mon avis, étant donné les sommes énormes en cause, que les Canadiens, par l'entremise de la Chambre, apprennent ce qui s'est passé et pourquoi. Il est temps qu'on nous dise si le gouvernement a l'intention de sévir contre ceux qui sont responsables de cette dépense supplémentaire de \$750,000 des fonds publics. On doit maintenant nous donner ces renseignements.

M. Herb Breau (secrétaire parlementaire du ministre de l'Industrie et du Commerce): En mai 1970, à la suite d'une adjudication, Hawker Siddeley Canada Limited, Division des chantiers navals d'Halifax obtint un contrat pour la conversion et le radoub de deux destroyers d'escorte de la classe *Restigouche*; le *HMCS Kootenay* et le *HMCS Restigouche*. La valeur du contrat pour les travaux demandés était de \$5,174,259. En outre, le Conseil du Trésor autorisa une allocation \$1,505,790 pour des modifications de structure, ce qui représentait un budget total autorisé de \$6,680,049 pour les deux navires.

Lorsque l'adjudicataire eut terminé des essais, le ministère de la Défense nationale accepta le *Restigouche* en janvier 1972 et envoya le navire au chantier naval du ministère de la Défense nationale, à Halifax, pour subir d'autres modifications prévues. Au cours de ces travaux, on a découvert beaucoup de corrosion dans les pompes à turbines à graissage sous pression ainsi que dans les machines principales, les chaudières principales, les tubes surchauffeurs et quelques machines auxiliaires. L'enquête préliminaire prouva que la corrosion semblait être due au nettoyage chimique des chaudières principales réalisés par Chemi-Solv, un sous-traitant des chantiers navals de Halifax pendant les travaux de conversion.