

serait construit aux frais du public (au prix d'abord prévu de 1 million et demi), transbordeur qui serait ensuite nolisé par l'exploitant. Le bateau fut livré en mai 1958 et l'entrepreneur a reçu environ \$3,200,000. On a prétendu qu'il a fallu changer le modèle, les dimensions, le moyen de propulsion, et le reste, mais le Comité ne s'intéresse actuellement qu'au genre de contrat utilisé.

L'article 36 de la loi sur les travaux publics s'applique à tous les ministères du gouvernement, à l'exception du ministère de la Production de défense. Cet article exige que l'on demande des soumissions à l'égard de tous les contrats de construction importants, à moins qu'il n'y ait urgence et qu'un retard nuirait à l'intérêt public. Dans le présent cas, aucune soumission n'a été demandée; au contraire on a choisi un chantier maritime auquel on a adjugé un contrat sur la base du coût, plus une gratification fixée à \$85,000,—après parachèvement du travail cette gratification a été portée à \$130,000. L'adjudication du contrat 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'une 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 le CARC se chargerait du service, mais il 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^{er} 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.