

Industries Haley, permettez-moi de dire que les frais d'annulation de contrats passés par un organisme de la Couronne doivent être assumés par la Couronne. Quand la Couronne passe un contrat que, pour une raison ou pour une autre, elle se voit forcée d'annuler, elle assume la responsabilité des frais d'annulation. Ce n'est donc pas l'entrepreneur qui subit des pertes par suite de l'annulation. Dès qu'une annulation de contrats s'impose, la Couronne doit en assumer les frais.

En ce qui concerne le contre-torpilleur *Chaudière*, le député sait aussi bien que moi, je pense, que la priorité concernant la construction, les réparations, les travaux de révision et de remise en état du matériel de la défense est adjugée par le ministère de la Défense nationale et qu'il appartient à ce ministère de décider de ce qui doit être révisé, réparé et rebâti comme du moment de le faire.

● (8.50 p.m.)

Les bureaux du ministère de la Production de défense s'occupent des contrats relatifs à ces services ou à ces produits. Le choix des produits et les délais de livraison sont laissés au ministère de la Défense nationale. Quant à la transformation du *Chaudière* et la construction de nouveaux destroyers, la décision a été prise par le ministère de la Défense nationale, ce qui n'est que juste. Quant aux diverses options possibles, mon ministère fournit au ministère de la Défense nationale tous les chiffres relatifs au coût de chacune, le coût étant calculé tant en argent qu'en répercussions économiques. Ainsi, lorsque le ministère de la Défense nationale envisage le renouvellement ou la résiliation d'un contrat, nous le renseignons à fond quant au coût et aux inconvénients pécuniaires de sa décision. Ce sont là, je crois, les renseignements qui ont été communiqués au ministère de la Défense nationale à propos du *Chaudière*.

Le député a parlé de la piètre évaluation des frais au sujet des travaux de radoub, surtout en ce qui a trait au *Bonaventure*. C'est là, bien entendu, une difficulté constante qui se pose dans mon cas, car chaque fois qu'il est question de frais pour un travail quelconque, le coût total n'est jamais mentionné, sinon très rarement. Pour ce qui est du radoub et de la remise à neuf du *Bonaventure*, on avait lancé des appels d'offres aux chantiers maritimes, faisant état du prix ferme des réparations connues à effectuer et au sujet desquelles on pouvait fournir des précisions. Mais des travaux supplémentaires indiscernables, non déterminés ou inconnus s'imposent; on ne les connaîtra

[L'hon. M. Drury.]

que lorsque le navire sera en cale sèche et mis à découvert, pour ainsi dire. Le député a pu lui-même se rendre compte de la chose, car il a vu récemment le *Bonaventure*.

On peut connaître l'ampleur et la nature de ces travaux seulement lorsque le navire se trouve en cale sèche et après la signature du contrat. En conséquence, une partie du contrat prévoit le prix ferme pour les travaux connus et spécifiés à l'avance; on demande aux chantiers maritimes de soumettre un taux horaire pour les travaux auxquels peut donner lieu l'inspection du navire une fois qu'il est rendu au chantier. On donne un chiffre estimatif, en hommes-heures, de ce que cela pourrait coûter. Ce chiffre se révèle parfois au-dessus, parfois au-dessous de la réalité, selon l'état de l'intérieur des machines, connu à l'inspection, dans certains compartiments scellés.

En outre, on fournit aux chantiers maritimes l'équipement, les appareils et les éléments qui sont achetés non par les chantiers mais par le ministère de la Production de défense, qui les donne aux chantiers pour qu'ils les installent. Cela fait partie du coût du radoub, mais cela ne figure pas dans le coût du contrat adjugé au chantier maritime, parce que l'équipement ne fait que passer entre les mains de ce dernier. En conséquence, lorsque l'on connaît enfin tous les chiffres, le coût total, qui comprend la soumission ferme pour les travaux connus à l'avance, la somme des travaux rendus nécessaires par l'inspection des compartiments scellés et le coût final de l'achat et de l'installation de l'équipement, paraît plus élevé que la soumission ferme, premier prix soumis par le chantier maritime.

C'est pourquoi il est impossible de savoir à n'importe quelle étape quel sera le coût total. J'insiste pour que cela change, et lorsqu'un député posera une question relativement à une partie du coût d'un de ces radoub, qu'on lui donne le coût total ainsi que la réponse précise à sa question.

M. Nasserden: Monsieur le président, pendant que nous étudions les crédits n° 6c et 7c concernant la vente de ces actifs, ou de ces passifs, comme le ministre les a appelés, pour la somme de un dollar, le ministre pourrait-il nous dire quelle était la valeur d'inventaire, lors de la vente de la fonderie de magnésium de Haley (Ont.), qui appartenait à la Couronne, pour les postes suivants: biens immobiliers, machines et véhicules automobiles, matières premières, produits finis et articles hors d'usage. Le ministre pourrait-il également nous donner les noms des administrateurs et des actionnaires de la Bartaco?