

[Texte]

Mr. Reid: What criteria would be used in the award of the tender?

Mr. Quail: It is based on price and an assessment by both DSS and Canadian Coast Guard officials of the ability to do the work on which they submitted their bid. All other factors being equal, the low tender would generally get the job.

Mr. Reid: Let us assume that this ship is less than \$5 million and it happens to be based in Ontario. Now, I understand that it does not necessarily have to go out for tender since it is under \$5 million.

Mr. Quail: It would go out to tender, sir. The \$5 million dollars only comes into play with regard to the geographical area at which we would go out for the tenders.

Mr. Reid: I am putting you on the spot, but does that happen to be the case with all ship construction?

Mr. Quail: Yes, as it relates to the Coast Guard ships.

Mr. Angus: Where is that geographic reference based from?

Mr. Quail: If we are talking about the Great Lakes and we had a ship of the Coast Guard in central region which was under \$5 million. . .

Mr. Angus: You mean if you needed one for the central region.

Mr. Quail: No, I am talking about a refit now, and not a new ship. If that was the case, then we would go to tender for that in the river and the Great Lakes. The yards that would be invited to tender are the ones in the river below Montreal, plus those in the Great Lakes.

If it was a \$600,000 contract for a ship in the Maritimes, we would take advice on this from our colleagues in the Department of Supply and Services, since they have the contracting authority. We have the technical authority in terms of drafting what we want to have done and doing the assessment on the bids received from a technical point of view. The evaluation on the tenders from a contractual point of view is the responsibility of DSS. If it was a \$600,000 contract for a ship in Dartmouth, we would limit the bidding to the Atlantic provinces and Newfoundland.

Mr. Angus: I want to focus on airports. I gather that there is a new program within the ministry with regard to local advisory groups on federally controlled and operated airports. I have been told that there is a pilot project under way, and I think an advisory group is in place in one of the Saskatchewan cities. At some point in time, Thunder Bay will be included as well.

[Traduction]

M. Reid: A quel critère avez-vous recours pour l'attribution du contrat?

M. Quail: Il y a d'abord le prix, puis une évaluation effectuée par Approvisionnements et Services et la Garde côtière canadienne concernant l'aptitude du chantier naval à mener à bien les travaux. A compétence égale, c'est généralement le facteur prix qui est déterminant.

M. Reid: Prenons, à titre d'illustration, un navire qui nécessite des travaux de moins de cinq millions de dollars et dont le port d'attache est en Ontario. Si j'ai bien compris, il n'y aura pas forcément d'appel d'offres puisque le montant du marché est de moins de cinq millions de dollars.

M. Quail: Il y aurait quand même un appel d'offres, monsieur. Le critère des cinq millions de dollars ne s'applique qu'à la région géographique où l'appel d'offres serait lancé.

M. Reid: Je n'essaie pas de vous coincer, mais est-ce le cas pour tous les travaux de construction navale?

M. Quail: Oui, du moins s'il s'agit de navires de la Garde côtière.

M. Angus: Quelle est la nature exacte du critère géographique?

M. Quail: Si l'on parle du point de vue de la région des Grands lacs au sujet d'un navire de la Garde côtière de la région centrale nécessitant des travaux de moins de cinq millions de dollars. . .

M. Angus: Vous parlez de l'acquisition d'un navire pour la région centrale?

M. Quail: Non. Je pense à des travaux de réarmement maintenant, et non à une nouvelle construction. Dans le cas évoqué, l'appel d'offres se ferait dans la région du fleuve et des Grands lacs. Les chantiers invités à soumissionner seraient ceux du St-Laurent en amont de Montréal ainsi que ceux des Grands lacs.

Pour un contrat de six cent mille dollars se rapportant à un navire des Maritimes, il nous faudrait demander l'avis de nos collègues d'Approvisionnements et Services Canada, qui a les pouvoirs de passer les contrats. Nous avons la compétence technique pour la rédaction du cahier des charges et l'évaluation des soumissions d'un point de vue technique. L'évaluation des soumissions du point de vue juridique appartient à ASC. Par conséquent, pour un contrat de six cent mille dollars se rapportant à un navire de Dartmouth, nous limiterions l'appel d'offres aux provinces Atlantiques et à Terre-Neuve.

M. Angus: Revenons aux aéroports. Je crois comprendre qu'un nouveau programme ministériel est maintenant en place pour permettre aux groupes consultatifs locaux de faire valoir leur point de vue sur les aéroports réglementés et exploités par le gouvernement fédéral. On m'a dit qu'un projet pilote était en cours et qu'un groupe consultatif avait été créé dans une ville de la Saskatchewan. Il semble qu'à un moment donné Thunder Bay participera au programme.