

rattachés au bureau du contrôleur du Trésor, c'était une lourde responsabilité que l'on plaçait sur les épaules de l'auditeur général. Mais je crois que les changements proposés dans cette mesure législative rendront la tâche encore plus lourde à l'auditeur général et à son personnel. Il faudra donc lui fournir des crédits plus importants qui lui permettent d'agrandir ses locaux et d'étoffer son personnel, afin d'être en mesure de remplir ses nouvelles fonctions plus étendues.

J'ai remarqué—fait intéressant—que le nouveau ministère aura deux sous-ministres—un pour les Approvisionnements et un pour les Services. Bien entendu, j'ignore d'où émane cette proposition, mais je tiens à affirmer énergiquement que je rejette cette initiative et cette partie du bill. Le ministre est le capitaine du navire, dirait-on en langage de marins, et, normalement, pour la bonne marche du navire, il ne doit y avoir qu'un seul capitaine et un seul second. Par expérience je sais que lorsque l'autorité est divisée, on risque l'incurie. Si le capitaine pouvait toujours être de quart, le second exécuterait ses ordres, mais comme le ministre qui vient de Terre-Neuve doit le savoir, personne ne peut rester de quart pendant 24 heures; il faut parfois que le capitaine rentre dans sa cabine, et pendant qu'il se repose, qui sait ce qui peut se produire. Après tout, ce nouveau ministère n'est qu'une version révisée de l'ancien ministère de la Production de défense avec quelques nouvelles fonctions. Les renseignements fournis par l'auditeur général me donnent à penser que l'autorité est déjà trop divisée dans ce ministère et l'étude du rapport du comité des comptes publics indique que le besoin se fait sentir depuis longtemps de rendre plus stricte la procédure suivie.

M. Baldwin: Peut-être ce ministère a-t-il un pilote à babord et un à tribord?

• (4.30 p.m.)

M. Crouse: Je ne sais pas si cela est exact, ou non, mais je crois que cet aspect du bill doit être repensé par le ministre. On a tendance à repasser la responsabilité au voisin. Un sous-ministre peut bien s'imaginer que c'est l'autre qui se chargera de la tâche, avec le résultat que rien ne sera fait.

Les radoub du *Bonaventure* constituent un exemple de ce qui peut arriver. Récemment, nous avons examiné cette affaire au comité des comptes publics, où nous avons appris que des estimations erronées, une surveillance relâchée, des inspections insuffisantes, des règlements imprécis d'achat et des contrats mal rédigés ont fait passer le coût prévu

[M. Crouse.]

de ces réparations de 5 millions de dollars à environ 12 millions.

La gestion négligente révélée dans ce cas-ci ne peut se comparer qu'aux circonstances entourant l'affaire de l'hydrofoil et dévoilées par de nouveaux témoignages au comité. Il s'agissait d'un navire de défense conçu par le Conseil national de recherches à l'intention de la Marine, et doté de tous les derniers perfectionnements; son coût estimatif s'élevait à 9 millions de dollars. Autant que je sache, le Conseil national de recherches, le ministère de la Production de défense et le ministère de la Défense nationale s'étaient tous occupés de ce navire. Mais à mon avis, nulle autorité réelle et unique n'exerçait de contrôle.

Au commencement, on estimait à 9 millions de dollars le coût de l'hydrofoil. Aujourd'hui, le navire a déjà coûté plus de 53 millions—et on doute fort qu'il puisse fonctionner de façon satisfaisante comme unité opérationnelle.

Un autre exemple de ce qui se produit en l'absence de véritable autorité a été présenté ce matin au comité des comptes publics, et je le mentionne parce que je le crois important; je ne veux pas voir le ministre cingler vers le large avec deux officiers en second quand un seul suffirait. On nous a dit que le contrat pour le navire avait été accordé à de Havilland; et la compagnie assumait la pleine responsabilité des conceptions, de la mise au point, de l'organisation, de l'inspection et de la livraison—c'est-à-dire de l'ensemble du projet. Un incendie s'est un jour déclaré alors qu'il n'y avait aucun des fonctionnaires du ministère de la Défense nationale à bord. Ils n'avaient pas été avertis qu'on procéderait à des essais. Les dommages ont été d'environ 6.5 millions de dollars. Nous avons appris qu'il n'y avait pas d'inspecteurs du gouvernement pour surveiller l'entreprise et qu'il n'en fallait pas parce que, apparemment, de Havilland avait assumé toutes les responsabilités. Néanmoins, quand est venu le moment de payer la note, ce n'est pas de Havilland qui a payé les frais occasionnés par sa propre incompétence, puisqu'elle avait négligé les inspections appropriées. Par quelque étrange alchimie que je ne puis comprendre, le coût de cet incendie est retombé sur les contribuables canadiens. Une mauvaise administration de ce genre exige un renforcement de la procédure et c'est pourquoi je conteste au moins un point de la mesure législative dont nous sommes saisis. Si nous l'appuyons, nous nous apercevrons peut-être que nous prenons deux tangentes différentes.

Somme toute, monsieur le président, en quoi consistent les approvisionnements, les services? Qui sera responsable de ces services? Ces questions ne reçoivent pas une