

occasion pour le ministère la nécessité d'une Direction de la construction navale techniquement compétente. Il doit être mentionné que l'acquisition de navires transbordeurs ne ressemble aucunement à l'acquisition de matériel roulant. Les wagons de chemins de fer sont faits en série alors que les navires transbordeurs sont conçus individuellement pour faire face aux exigences particulières requises par le service qu'ils doivent assurer et chacun d'eux est unique en un sens.

Le maximum est accompli pour que l'entente sur un projet soit définitive avant de demander aux architectes de dresser les plans. Néanmoins, le ministère reconnaît que l'évolution des conditions rend quelquefois nécessaires des changements de dernière heure et l'on se trouve alors devant le choix difficile de discerner si les nouvelles exigences sont assez importantes pour justifier le coût supplémentaire des changements ou poursuivre les travaux sur la base du projet original tout en sachant qu'il ne peut faire face aux nouvelles exigences aussi bien qu'il pourrait ou devrait le faire.

Le ministère reconnaît que le Conseil du Trésor devrait disposer de tous les faits nécessaires lorsqu'il lui est demandé d'approuver les contrats et qu'il suit cette ligne de conduite. En plus des soumissions elles-mêmes, les dossiers du ministère sont à la disposition du personnel du Conseil du Trésor qui procède souvent à l'examen des différents aspects des soumissions à l'étude; en outre, de fréquentes discussions ont lieu avec le personnel en question.

47. COÛT D'UNE ERREUR DANS LES PLANS D'UN NAVIRE TRANSBORDEUR. Lorsque les architectes qui préparaient les plans d'un nouveau navire transbordeur furent avertis qu'il fallait prévoir des poids de voitures de chemins de fer beaucoup plus lourds que ceux auxquels on avait songé d'abord, il en est résulté un déboursé non productif de \$55,000.

Le Comité a interrogé de près les témoins venus du ministère des Transports et des Chemins de fer nationaux afin d'apprendre pourquoi l'on n'avait pas préparé des spécifications convenables avant de demander aux architectes d'entreprendre leur travail. Les membres du Comité sont persuadés que les relations entre le Ministère et les Chemins de fer nationaux n'ont pas été aussi étroites qu'elles auraient dû l'être, mais les témoignages rendus ayant été parfois contradictoires, il n'a pas été possible d'établir qui était responsable de cette erreur.

Le Comité prie le ministère des Transports de s'assurer à l'avenir, comme le demande le Conseil du Trésor, que les données fondamentales soient vérifiées en entier avant de les remettre aux architectes en vue de la préparation des plans et spécifications.

*Commentaires de l'Auditeur général.* Le 13 janvier 1967 les sous-ministre des Transports nous a informés que:

Suivant les conseils du Comité, le ministère essaiera dans la mesure du possible, de s'assurer que les données fondamentales soient vérifiées en entier avant de les remettre aux architectes.

48. GROUPE DE VÉRIFICATION INTÉRIEURE—MINISTÈRE DU NORD CANADIEN ET DES RESSOURCES NATIONALES. Considérant les lacunes du contrôle financier et comptable du Ministère, le Comité se réjouit d'apprendre que le Ministère a été raffermi par une nouvelle organisation de tout son personnel administratif qui comprend maintenant des postes de conseillers financiers et de conseillers de la gestion. Le Comité suggère que cette