

Du ministère des Approvisionnements et Services:

M. G. W. Hunter, sous-ministre des Approvisionnements,
M. S. G. Glassford;

De la société De Havilland Aircraft of Canada Ltd.:

M. D. B. Annan, vice-président (exécution),
M. William T. Heaslip, vice-président (génie),
M. John Brown, avocat-conseil,
M. R. W. Becker, administrateur du programme.

Le Comité fait l'éloge des témoins pour leur collaboration et la promptitude avec laquelle ils ont répondu aux questions des membres du Comité au cours de cette phase de l'enquête en particulier.

Le Comité s'inquiète du fait que les prévisions initiales du coût de ce projet étaient de \$9.1 millions au moment où il fut mis en chantier, et qu'elles étaient passées à \$50 millions en janvier 1968. Il estime que c'est particulièrement grave, vu la déclaration du ministère dans sa soumission au Conseil du Trésor:

«Les prévisions des dépenses de l'entrepreneur aux fins du présent programme sont approuvées pour fins de constitution d'un fonds. Les méthodes de calculs utilisées, même si elles sont fondées sur des paramètres généraux, sont tenues pour prudentes, et c'est notre opinion réfléchie que le programme tel qu'il est présentement conçu, sans comprendre les essais par l'entrepreneur et par l'utilisateur, pourra être réalisé tout en ne dépassant pas l'affectation du montant de \$9,100,000.» (Rapport de l'auditeur général pour l'année financière close le 31 mars 1966, page 54.)

Le Comité estime qu'on n'avait pas fourni des prévisions valables du coût global probable de ce projet au Conseil du Trésor au moment où on a demandé l'approbation initiale du projet. Il exhorte tous les ministères à faire en sorte que le Conseil du Trésor et le Parlement soient pourvus de tous les renseignements voulus et des prévisions du coût global probable de tout projet au moment de la demande d'approbation initiale de tout projet et que le Conseil du Trésor fasse faire une enquête exhaustive dans les cas où il est évident, par la suite, qu'on ne s'en est pas tenu à cette procédure.

Bien que les fonctionnaires du ministère aient indiqué qu'ils étaient en liaison avec les autorités navales des États-Unis pour l'échange de renseignements sur les progrès réalisés à l'égard des hydroptères, le Comité est d'avis que de fortes sommes d'argent consacrées à la recherche constituaient un double emploi. On aurait pu économiser beaucoup d'argent dans le cadre de ce programme si on avait accepté davantage l'expérience des autres pays.

Le Comité met en doute la décision de la direction du ministère de poursuivre la finition de l'hydroptère *HMCS Bras D'Or* au point d'y aménager des installations du mess, les couchettes, les meubles de cabines, et ainsi de suite, alors qu'il était encore à l'essai. Le Comité met également en doute la décision de la direction du ministère d'acheter du matériel de combat d'une valeur de \$10 millions avant que le navire lui-même n'ait fait ses preuves. Il ressort des témoignages qu'une partie du matériel avait été achetée et l'autre partie louée. Le Comité est d'avis qu'on aurait pu louer une plus grande partie du matériel, en attendant, encore une fois, que le navire lui-même ait fait ses preuves.

Le Comité a été fort étonné d'apprendre qu'on n'ait pas protégé le prototype de l'hydroptère d'un brevet au cours de sa mise au point. Vu les investissements considérables consacrés à ce programme, on supposerait naturellement qu'il en résulterait des brevets clairs et nets; par exemple, bien qu'on ait mis au point un petit compas léger et efficace pour l'hydroptère, il n'est protégé d'aucun brevet et, de toute évidence, on n'a fait aucun effort pour le vendre à d'autres pays.