

2. de donner dans leurs livrets de permis un état de la quantité de grains sur leurs fermes.

Les corollaires de ces recommandations sont présentement à l'étude.

HUITIÈME RAPPORT DE 1966 PRÉSENTÉ À LA CHAMBRE LE 3 NOVEMBRE 1966

44. RÉPARATION ET TRANSFORMATION DES BATEAUX DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE. Au paragraphe 85 de son rapport de 1964, l'Auditeur général signale le cas d'un entrepreneur chargé de la réparation d'un navire qui commença ses travaux aux termes d'un contrat impliquant un déboursé de \$43,346; toutefois, le travail de réparation exécuté à la suite du contrat coûta en réalité \$130,851 avant que le navire pût reprendre la mer.

Le Comité se rend compte du problème que le ministère des Transports doit affronter lorsque des navires qui vont être réparés en vertu de contrats requièrent d'autres réfections dont le besoin ne devient apparent que lorsqu'un navire a été mis en cale sèche.

Le Comité reconnaît aussi le risque suivant souligné par l'Auditeur général. Il peut arriver qu'un chantier maritime fasse de propos délibéré une soumission trop basse pour les travaux de réparation afin d'être sûr d'attirer un navire sur les lieux, puis il compense toute perte qu'il a encourue grâce à des bénéfices excessifs qu'il obtient en exigeant des frais supplémentaires pour le travail additionnel effectué une fois que le navire est en cale sèche. Le Comité croit qu'il faudrait, dans la mesure du possible, assurer au contribuable canadien que la méthode des soumissions pour la réparation des navires fonctionne de manière à ce que le coût des travaux ne soit pas exagéré. Le Comité a discuté avec des représentants des ministères diverses façons de surmonter cette difficulté constante.

Le Comité recommande qu'en plus de toutes les autres méthodes que le ministère des Transports pourrait employer pour contrôler les frais supplémentaires, les contrats relatifs à la réparation des navires devraient être rédigés de manière à ce que tous les travaux additionnels soient exécutés selon le mode de régie intéressée ou ce même mode modifié, et que les bénéfices se limitent à un pourcentage des profits réalisés sur le prix spécifié dans le contrat original, avec l'entente que les frais supplémentaires ne devront pas occasionner de pertes et que le contrat lui-même devra être soumis à une vérification du coût de revient faite par les vérificateurs du gouvernement.

Commentaires de l'Auditeur général. Le 13 janvier 1967, le sous-ministre des Transports m'a informé que:

Il semble au Ministère que la façon dont la Direction de la construction navale traite du problème des frais supplémentaires, par l'établissement, chaque année de tarifs de facturation qui comprennent des frais généraux fixes plus 10 p. 100 de bénéfice pour chaque contrat de réparations, assure le degré de contrôle financier que le Comité désire. Ce contrôle est assuré par des inspecteurs qui négocient le nombre d'heures-homme de travail ainsi que le coût des matériaux devant être employés pour chaque commande de travail supplémentaire.

La méthode, actuellement employée, a été élaborée par des représentants du Ministère expérimentés en matière de contrats à prix coûtant majoré, à prix visé et à prix ferme. Ils sont d'avis que, malgré les difficultés inhérentes aux contrats de réparation de bateaux, cette méthode reste la meilleure parmi celles qui pourraient être utilisées pour ce genre de travail très spécial. Nous croyons que le gros problème dans ce travail de réparations de bateaux c'est l'imprévisibilité qui s'y rattache et pour laquelle aucune solution n'a encore été trouvée. La forme du contrat ne peut aider qu'en partie à réduire le coût des réparations.