

de camionneurs et d'aides du 3 février au 4 mai se sont élevées à \$657,204.45. Quant aux agents de sécurité—dont les unités étaient composées d'une voiture et de deux gardes—les frais s'élevaient à \$397,090.80 au 30 avril. Cet aspect particulier de l'affaire représente donc un coût global de plus d'un million.

La même réponse révèle que plus d'un million de dollars a été dépensé par le gouvernement pour acheter des camions depuis le 3 février. Le nombre de camions achetés est digne d'intérêt. Il est de 439. Avant le 3 février, 310 camions servaient à la distribution du courrier. C'était l'époque où le courrier était livré. Quelles que soient les autres lacunes dans cette situation, notamment en efficacité, en prévoyance, en planification sérieuse, il ne semble pas y avoir pénurie de camions. Le gouvernement a acheté 439 camions au coût d'un million de dollars. C'est un remarquable effort vers la rentabilité des Postes.

Combien de bureaux de poste ruraux aurait-on maintenus en activité avec les deux millions de dollars que l'on a déjà déclarés comme le coût des fiascos de la livraison à Montréal? On ne connaît pas encore la totalité des dépenses, pas plus qu'on ne peut évaluer en argent le prix que les Montréalais ont payé semaine après semaine pour le service inférieur et parfois l'absence de service qu'ils ont subi.

L'aspect ironique de l'histoire, c'est que le ministre compétent, quand il ne charge pas ses prédécesseurs des problèmes du ministère, parle d'efficacité et d'économie. L'un de ses apports les plus récents au débat sur l'efficacité c'est sa participation au programme *Encounter* du 23 mai, la veille, peut-être, du jour où il a répondu de façon fort intéressante à la question 1709, à la Chambre. Je cite:

• (10.10 p.m.)

M. Kierans: Eh bien non, disons que la situation de Lalpalm se réduit à ceci—459 conducteurs faisaient le travail. En examinant les besoins à Montréal, nous avons découvert qu'il n'en fallait que 257.

On lui pose ensuite cette question:

Mais, n'est-ce pas, ce n'était pas sa faute si on en était arrivé à ce nombre?

M. Kierans: Si fait. L'an dernier, le surplus de main-d'œuvre parasite était de quelque 90 employés. Et il y a un an, en offrant de les engager tous, j'avais dit qu'il n'en fallait pas plus de 330 et qu'ils étaient alors au nombre de 397, mais j'offrais toutefois de les engager tous, avec l'entente que nous allions éclaircir les rangs.

Le grand raisonneur devenait donc le grand réducteur. Je reprends la citation:

Je veux dire que c'est un non-sens et que si vous êtes un fiduciaire ou un administrateur de fonds publics, vous ne pouvez l'admettre. Eh bien, on n'avait rien fait à ce sujet dans le passé.

[M. Macquarrie.]

Personne n'avait rien fait à ce sujet dans le passé. Sans doute personne n'avait jamais rien fait de semblable. Quelle innovation! Le seul problème, c'est qu'il est difficile de trouver une des innovations du ministre qui ne soit en même temps une bévue et souvent une catastrophe. Même avant d'avoir le rapport complet sur l'affaire de Montréal, nous savons que le prix de l'inefficacité est très élevé. Nous voici maintenant avec un excédent de camions, dont sans aucun doute beaucoup sont de vieilles guimbardes branlantes. On m'a dit que certains seront expédiés dans la région de Vancouver. Nous aurons, j'espère, des données plus précises sur l'âge de ces véhicules, la taxe de vente, etc.

Nous serions aussi intéressés à connaître le plein montant des indemnités payées aux entrepreneurs dont les services n'ont pas été requis pendant la période d'activité intermittente et aussi les avantages du partage du contrat entre plusieurs entrepreneurs que la réaction au rapport Goldenberg avait bouleversés. Dans l'un des contrats on trouve l'intéressante clause suivante:

Le ministre des Postes peut, sous réserve du paragraphe (3) de la présente clause, résilier ce contrat trois mois après avoir remis à l'entrepreneur un avis écrit à cette fin.

Lorsqu'un avis de résiliation a été remis conformément au paragraphe (1) de la présente clause et que le ministre des Postes est d'avis que l'entrepreneur ne doit plus accomplir le travail exigé de lui en vertu de ce contrat, le ministre des Postes peut donner avis à l'entrepreneur de sa décision à cet égard et l'entrepreneur aura droit à une indemnité égale à 50 p. 100 du montant qu'il aurait normalement reçu en conformité de ce contrat pour la portion non écoulée de ladite période de trois mois.

Comme les entrepreneurs n'ont jamais contribué un camion au travail à Montréal et comme le gouvernement en a acheté un grand nombre, nous voudrions savoir combien de ces paiements de 50 p. 100 ont eu lieu. En outre, combien cela aurait-il coûté à l'entrepreneur s'il n'avait jamais fourni le service et si les camions avaient été achetés? J'estime qu'il y a là matière suffisante à une autre enquête. Tout ce sable mouvant de la question des répartitions au lieu d'exploitation par le ministère semble avoir été un exercice coûteux de mauvaise gestion de la part du ministère et, je dois l'avouer et l'admettre, d'indécision de la part du gouvernement. Je ne pense pas que le pays puisse faire les frais d'une répétition de cette expérience et c'est pourquoi j'ai réclamé et je recommande encore une enquête approfondie sur ce qui s'est vraiment passé et ce que cela a coûté au pauvre peuple canadien. C'est peut-être amusant d'en