

L'accroissement de la productivité est un autre point intéressant à examiner. De 1977 à 1982, le Canada a enregistré une amélioration de .3 p. 100. Au Japon, par ailleurs, le taux d'accroissement de la productivité a été de 27.6 p. 100; en Allemagne, il a été de 14.7 p. 100; en France, de 22.3 p. 100 et aux États-Unis, de 3.6 p. 100. Je nomme ces pays, monsieur le Président, parce qu'ils sont en concurrence directe avec nous.

Le Conseil économique du Canada a présenté un rapport en 1981. Ce document a malheureusement été relégué aux oubliettes. Quelques initiatives ont été prises, mais pas grand-chose de bien constructif. Le Conseil économique du Canada a étudié la question assez en détail et en profondeur et il a analysé l'étendue de la réglementation dans notre pays. Il estime à près de 30 p. 100 la proportion du produit intérieur qui est soumise à une réglementation directe et majeure. Presque tous les secteurs que nous pouvons imaginer sont réglementés d'une façon ou d'une autre. Le Conseil en a conclu que les Canadiens étaient soumis à une réglementation excessive. Cet organisme est financé par l'argent des impôts. Il a été constitué pour conseiller le gouvernement et le Parlement sur les questions d'actualité. Il dit que la réglementation excessive à laquelle les Canadiens sont soumis mène au gaspillage, à l'inefficacité et à la cherté des produits. Il recommande de débarrasser l'économie des règlements et de recourir à des encouragements de préférence à des sanctions pour répondre aux besoins de la société.

Il est difficile d'évaluer exactement le coût de la réglementation. Ces statistiques datent de quelques années, de sorte que l'on devrait sans doute les gonfler quelque peu. Le Conseil a dit qu'une réglementation excessive entraînait chaque année à Bell Canada des dépenses de 35 à 50 millions de dollars qui devaient être absorbées par les consommateurs. Le fardeau de la réglementation a occasionné en 1978 à la société Dow Chemical des dépenses de l'ordre de 20 millions de dollars. Le Conseil économique a déclaré que le processus d'obtention de permis dans la seule industrie du camionnage coûtait quelque 40 millions de dollars par année. Il a ajouté que des frais indirects découlaient de restrictions et de déficiences dans l'exploitation. Il y avait beaucoup de permis d'exploitation à sens unique, à savoir qu'un camionneur était autorisé à transporter des marchandises à un certain endroit, mais ne pouvait en ramener d'autres. Cela diminue de moitié la rentabilité du système.

Il est dit dans l'étude que quelque 1.5 milliard de dollars auront été consacrés à la surveillance et à la réglementation de l'industrie pétrolière au cours des huit années d'existence du Programme énergétique national. On dit souvent qu'avant le Programme énergétique national, il y avait un bureaucrate pour trois géologues dans l'industrie pétrolière. Aujourd'hui, c'est exactement le contraire, soit à peu près trois bureaucrates pour chaque géologue. Rien que pour faire fonctionner la CCT, le PEN, le CRTC, la Commission de contrôle de l'énergie atomique et l'AEIE, il faudra, dit-on, déboursier plus de 100 millions de dollars.

Nous avons remarqué quelque chose d'assez intéressant au cours du processus de déflation qui a marqué les deux ou trois dernières années. En effet, les prix non réglementés se sont mieux adaptés aux réalités du marché que les prix réglementés.

Réforme de la réglementation

Nous avons constaté qu'au cours de la période de déflation, les derniers ont grimpé beaucoup plus vite que les premiers.

• (1610)

Il est ennuyeux que les recommandations du Conseil économique soient restées lettre morte. Le rapport a été relégué aux oubliettes. Certaines initiatives ont été prises, mais bien peu de mesures véritables.

Le comité parlementaire spécial de la réforme de la réglementation a présenté son rapport en décembre 1980, mais le gouvernement n'y a pas vraiment donné suite. Le comité mixte des règlements et autres textes réglementaires a publié un quatrième rapport en juillet 1980 sur les procédures réglementaires, mais n'a suscité aucune véritable réaction.

Pendant ce temps-là, le gouvernement invite les Canadiens et l'industrie à être plus économes, plus productifs, plus rentables, plus imaginatifs, plus souples et plus dynamiques. Il pointe l'industrie du doigt, mais il ne montre pas la voie ni ne donne l'exemple lui-même. Mais c'est le contraire qu'il fait, car il est peu pressé d'alléger la réglementation dont il écrase l'industrie. Je pourrais en donner de nombreux exemples.

Il y a les initiatives du ministre des Transports (M. Axworthy) concernant les transporteurs aériens. J'imagine que c'est un bon départ, mais en fait on demande encore une fois à l'industrie de se débarrasser de la mauvaise graisse, de devenir efficiente, productive et novatrice, alors que le gouvernement ne fait rien pour débrouiller l'écheveau réglementaire dans lequel il enserme le fonctionnement de notre réseau d'aéroports.

Nous avons la chance de profiter des exemples et de l'expérience des autres pays pour ce qui est des effets de la réforme, de l'allégement et même de la suppression du carcan réglementaire. Nous pouvons certainement profiter de ces leçons, et tenir compte des résultats positifs ou négatifs obtenus dans certains domaines. Prenons le cas des États-Unis par exemple.

On dit que dans le secteur des transports aériens, le prix des longs trajets a diminué de 50 p. 100 en septembre. Encore aux États-Unis, les tarifs de transport routier sont en baisse de 30 p. 100, en termes réels, par rapport à 1980. Un jour j'ai parlé à un spécialiste américain des transports. Il m'a dit que la libéralisation des transports routiers américains avait eu pour résultat une augmentation de 50 p. 100 de la capacité de la flotte, sans qu'on ait ajouté un seul véhicule de plus. On voit à quel point le carcan réglementaire étouffait les transports routiers. Leur capacité disponible a augmenté en gros de 50 p. 100.

Toujours aux États-Unis, la commission à l'achat d'actions par les petits investisseurs chez les courtiers en gros n'est que de 60 p. 100 de la commission demandée par les maisons traditionnelles. Dix mille nouvelles entreprises de transport routier ont débuté depuis 1978, et 14 transporteurs aériens. Les transports aériens américains ont augmenté de 19 p. 100 leur production, c'est-à-dire les milles par fauteuil disponible, avec 1 p. 100 de personnel de plus en 1982 qu'en 1978. Voilà des exemples éloquentes.

La réalité c'est que nous devons nous montrer plus concurrentiels, plus productifs et plus efficaces au cours des années 80. Nous devons produire une marchandise de qualité à un prix suffisamment attrayant pour pouvoir pénétrer les marchés internationaux. Nous sommes obligés d'exporter pour survivre