

navire n'avait pas besoin d'être remis en état. Il n'aurait pas coulé pendant trois autres années de service.» Que signifierait pour les Canadiens une telle déclaration de la part d'un ministre? Seraient-ils alors assurés que la situation ne se renouvellerait pas?

Le président du Conseil du Trésor n'a rien dit. Il était intéressant d'observer ses fonctionnaires à la tribune. Ils étaient amusés. Je me demande ce qui les amusait. Ils étaient peut-être très contents du discours qu'ils avaient écrit pour le ministre; peut-être trouvaient-ils qu'il s'en tirait bien. Ou bien se moquaient-ils du Parlement ou de ses députés. Ou encore, mais ma suggestion n'est pas très sérieuse, il se peut qu'ils se soient moqués du ministre lui-même.

Il doit surveiller les intérêts du citoyen ordinaire qui obtient de bien piètres résultats des dépenses que nous faisons en vertu de notre système d'appel d'offres. Les travaux exécutés à l'édifice de l'Ouest ont été un autre merveilleux exemple de coûts fixés trop haut ou trop bas. Chaque fois que le coût était fixé trop haut, l'entrepreneur mettait l'argent dans sa poche, et chaque fois que le coût était fixé trop bas, le gouvernement payait. Nous nous souvenons tous du Centre des Arts. Le coût en avait été évalué à 9 millions de dollars. Pour finir, il a dépassé 47 millions de dollars. L'Expo devait coûter 40 millions de dollars. En fin de compte, elle en a coûté 300 millions. Qui pourrait dire combien nous coûteront les Jeux olympiques en 1976 alors qu'ils sont censés ne rien nous coûter du tout? A mon avis, l'on s'en tirera au bas mot pour 50 millions de dollars.

• (9.50 p.m.)

Le ministre des Approvisionnements et Services, qui vient d'acquérir ce portefeuille, nous a dit qu'il allait étudier ce problème, et cela me réjouit fort. Il y a des gens qui font des estimations absolument fantaisistes à propos des contrats gouvernementaux. Ils sont incompetents. Chaque estimation importante était si extravagante qu'elle n'a servi à rien. Le ministre a tenté de nous dire que 10 p. 100, plus le coût, ce n'était pas si mal. Peut-être qu'il y a des gens qui le pensent mais je ne vois pas pourquoi nous devrions accepter des surévaluations de 10 p. 100, plus le coût. Cela me rappelle l'époque où notre pays en était réduit à ce genre de tractations, mais qu'on ne vienne pas nous dire que c'est le cas aujourd'hui.

Dans les adjudications, le Canada n'en a pas pour son argent. Le ministre des Postes (M. Kierans) l'a découvert bon gré, mal gré.

Son système d'adjudication était si mauvais que le propriétaire des camions, qui avait déjà obtenu un contrat, s'est refusé à faire une nouvelle soumission. Il me semble que s'il existait un homme bien placé pour faire une soumission c'était bien celui-là. Mais il ne voulait plus entendre parler du système d'adjudication. A mon sens, ce système n'est pas honnête, il est mal géré et le gouvernement devrait trouver autre chose.

On avait évalué à 8 millions de dollars le coût du radoub du *Bonaventure*. Puis, il y a eu une soumission de 4.5 millions de dollars et d'autres de 5 millions et de 7.5 millions de dollars respectivement. Monsieur l'Orateur, dans ces conditions, la seule soumission digne d'attention était celle de 7.5 millions, car autrement il faudrait supposer que ceux qui ont fait l'estimation étaient ineptes—sinon c'est celui qui s'est offert à essayer de le faire pour 4.5 millions qui est inepte. Personne de sensé n'accepterait une soumission dont le montant est exactement la moitié de celui de l'estimation. Aujourd'hui, on connaît les faits. L'estimation était de 8 millions de dollars, mais le travail a fini par coûter 17 millions de dollars. Que dire d'un gouvernement qui a accepté une soumission de 4.5 millions de dollars?

J'ai vu l'inverse se produire. Il y a un autre aspect de la question dont on n'a pas parlé. Je me souviens de l'abandon du programme Arrow et de la décision du ministère de la Défense nationale de ne pas poursuivre cette initiative nationale. Je sais que bien des gens étaient très fiers que le Canada ait un porte-avions. Je sais aussi que de nombreux aviateurs qui pilotent le CF-105 se rendent compte que cet avion, dont le rayon d'action est de 200 milles, ne peut aller nulle part sans l'appui d'un porte-avions, n'ayant d'utilité que lorsqu'il vole au Canada à peu de distance d'un poste de ravitaillement en essence.

Bien des gens n'aiment pas voir la fin du «Bonnie». Le grand public canadien est assez généreux, et il l'a prouvé en maintes occasions, même sans qu'on lui demande de l'être. Si on lui demandait la permission de donner le *Bonaventure* à l'Australie, comme geste d'amitié, puisque l'Australie possède déjà un navire de même type et pourrait utiliser celui-ci, il y consentirait à coup sûr. Ce serait un cadeau digne d'un dominion à un autre et j'exhorte vivement le gouvernement à songer à cette proposition au lieu de remettre le navire entre les mains de quelque marchand d'objets d'art de Toronto, qui le ferait passer par la voie maritime, pour l'élargissement de laquelle le gouvernement devrait alors probablement verser 50 autres millions de dollars.