

### Ajournement

tiel, mais des renseignements utiles pour le public et il aurait dû être publié. La Chambre et les Canadiens ont maintenant le droit de savoir si certaines recommandations ont été appliquées et, dans la négative, pourquoi elles ne l'ont pas été. Il est impossible pour le ministre ou son représentant de fournir une réponse complète en trois minutes, et je propose que le ministre ou les fonctionnaires de son ministère rassemblent une documentation complète et détaillée sur tous les aspects de cette étude. Après tout, elle coûte aux contribuables canadiens \$240,000 et ils ont droit d'obtenir quelques réponses.

Cette étude contient toutefois une recommandation bien précise. C'est que le ministère des Postes continue à utiliser les entrepreneurs privés pour livrer le courrier, parce qu'ils peuvent fournir ce service à un coût moins élevé que le gouvernement ne le peut. L'étude a fourni des renseignements détaillés et explicites à l'appui de cette thèse.

En réponse à ma question concernant l'augmentation du nombre des camions et des employés nécessaires maintenant que le gouvernement a abandonné l'entrepreneur privé, le ministre des Postes m'a fait savoir qu'on a besoin de 50 camions et de 447 employés supplémentaires. Cette augmentation, à laquelle s'ajoute tous les frais d'entretien supplémentaires des véhicules, se chiffrera en millions de dollars. De plus, il y a eu une détérioration dans le service de livraison du courrier depuis le changement qui s'est produit le 19 avril 1972.

Les avis sont divergents en ce qui concerne les chiffres pour Winnipeg. Le ministre des Postes déclare que le nombre de camions a augmenté d'un seulement. La Chambre de commerce de Winnipeg qui a fait une étude approfondie de cette affaire a déclaré publiquement que le nombre de camions à Winnipeg a augmenté de 36. Si ces chiffres étaient inexacts, le ministère des Postes aurait fait une déclaration publique pour les rectifier. Je vais me livrer à une enquête sur cette affaire. Il serait également utile de savoir pourquoi, dans certaines villes, il faut maintenant un moins grand nombre de véhicules et un plus grand nombre dans certaines autres. Le 23 novembre 1971, le ministre des Postes de l'époque déclarait:

● (2210)

Le ministère a en effet l'intention d'intégrer au service public les services de transport postal urbains dans les secteurs les plus importants du pays. Cette mesure permettra d'assurer la stabilité des services de transport du courrier. Nous estimons que la continuité du service est indispensable au bon fonctionnement du réseau postal national.

Selon ce projet, le ministère des Postes se chargera désormais des services de transport postal intra-urbains qui étaient assurés jusqu'à présent par des entrepreneurs privés. (...)

La décision du ministère d'intégrer le transport postal au service public découle de diverses études du ministère...

Il est regrettable que cette étude n'ait pas été présentée à ce moment-là.

... à la suite desquelles cette intégration a été appliquée avec succès dans certains secteurs de Montréal et de Vancouver dès 1967.

Le ministre des Postes de l'époque avait ajouté:

D'après le critère régional et le critère national, voici les grands centres et les villes qui seront compris dans le programme d'intégration...

Il avait énuméré 19 villes. Ma demande de renseignements ne portait que sur huit d'entre elles. Je devrai en demander sur les onze autres. Le ministre des Postes termina son discours en disant:

Je suis persuadé que ces changements nous permettront d'assurer la stabilité de l'un des éléments fondamentaux du système

[M. McKenzie.]

postal canadien, et c'est donc là un grand pas vers un service postal toujours plus fiable.

Ce qui est en contradiction flagrante avec les données de l'étude à laquelle je me suis reporté. Le député de Brandon-Souris (M. Dinsdale), prenant la parole sur le sujet à cette occasion, déclara:

J'ai suivi les changements apportés par le ministère des Postes ces dernières années et la difficulté a été qu'avec chacun d'entre eux, les coûts ont augmenté et les services ont diminué.

Comme c'est vrai. Jamais le ministre des Postes de l'époque n'a mentionné l'étude effectuée par Samson-Bélair. Il avait la preuve littérale que le ministère des Postes commettrait une grave erreur en prenant à sa charge la distribution du courrier, mais il a complètement trompé la Chambre et les Canadiens en disant que c'était un pas important en avant. Il avait en sa possession une étude qui avait coûté \$240,000 dans laquelle il était clairement expliqué que les quatre services urbains assurés par le gouvernement actuel coûtaient plus cher que les services équivalents assurés par contrat. On y donnait les raisons détaillées ayant amené cette décision. Le gouvernement et l'ancien ministre des Postes doivent immédiatement expliquer à la Chambre et aux Canadiens les raisons ayant motivé leurs actions. Ce rapport déclare:

Le principal critère, en évaluant si le ministère avait avantage à s'occuper lui-même ou à confier à un contractant ses exigences combinées en matière de services urbains, est le coût; et plus précisément le coût par article pour assurer le service...

L'élément le plus important dans l'écart entre les services assurés par le gouvernement et ceux assurés par un contractant réside dans la production de la main-d'œuvre et à un degré moindre, dans les frais administratifs et de contrôle...

En se chargeant du service, le ministère refuse au secteur privé un volume d'affaires qui pourrait stimuler la croissance et le développement. De plus, le gouvernement perd de ce fait les revenus provenant de l'impôt qui découleraient normalement des bénéficiaires des contractants, de leurs achats d'essence et d'autres matériels...

À l'avenir, le ministère devrait confier à un contractant les services de la ville à moins d'avoir la preuve concluante que tels services ne peuvent être assurés à des conditions raisonnables par des gens de l'extérieur du ministère.

**M. l'Orateur adjoint:** A l'ordre. Je regrette d'interrompre le député, mais son temps de parole est écoulé.

[Français]

**L'hon. André Ouellet (ministre des Postes):** Monsieur l'Orateur, je regrette infiniment que l'honorable député essaie de faire indirectement ce qu'il a été empêché de faire directement. Il a déjà essayé—et il le répète ce soir—de déposer ou de faire déposer à la Chambre le rapport confidentiel préparé par la société Samson, Bélair, Riddell, Stead Inc., et on lui a dit à l'époque qu'il n'avait pas le privilège de le faire.

Je voudrais plutôt le référer à l'Appendice «B» du compte rendu officiel des Débats du 15 mars 1973, à la page 2288, où l'on décrit le principe général en ce qui a trait à l'avis de motions portant production de documents.

Je suis d'avis que cette expertise sur le transport tombe clairement sous le coup de l'alinéa (1) de l'article sur les expertises dans l'Appendice «B». La nature de l'expertise est identifiable et comparable aux travaux exécutés au sein de la Fonction publique et doit être considérée comme telle.

Je voudrais également dire à l'honorable député que ses remarques sont évidemment très partielles, et probablement partiales, car il sait très bien que le ministère a donné suite à 36 des 44 recommandations de ce rapport.

Deuxièmement, il sait très bien qu'à la suite de ce rapport, un autre rapport a été présenté par M. Golden-