

L'Adresse—M. Ellis

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Vénérable?

M. Ellis: . . . pour dire qu'il faut aider les membres de notre société en difficulté. Mais si nous ne laissons pas bientôt en paix les hommes d'affaires du secteur privé, nous nous retrouverons dans un pétrin terrible.

J'ai déjà fait des affaires et je me souviens d'avoir discuté avec un de mes partenaires il y a quelques années et d'avoir découvert que nous, qui avions investi des sommes énormes dans une société, étions affligés d'un troisième partenaire qui accaparait davantage de profits que nous. En cas de profits, ma part était de 25 p. 100, celle de mon partenaire, 25 p. 100, et celle du gouvernement 50 p. 100. Toutefois, les années où nous enregistrions des pertes, mon partenaire et moi-même les assumions chacun à 50 p. 100, notre partenaire silencieux n'y contribuant pas un sou.

Notre vie presque tout entière est déterminée par les décisions et les pensées de fonctionnaires trop souvent conduits par l'arbitraire, le caprice ou l'ignorance. La bureaucratie fédérale actuelle témoigne de la difficulté qu'éprouve l'homme moderne à se gouverner à notre époque de bouleversements technologiques et de croissance démographique sans précédent. Elle a tellement grossi qu'elle finit par travailler pour elle-même. Elle est devenue si compliquée qu'elle commet toutes sortes de fautes, certaines délibérées et criminelles, d'autres inopinées et aberrantes. Prenons le cas du réacteur vendu à l'Argentine, qui nous a fait perdre des millions de dollars. Nous n'avons jamais réussi à aller au fond de cette histoire, malgré le bel effort de mon honorable ami de Northumberland-Durham (M. Lawrence). Prenons le cas du cartel de l'uranium. Cette fois nous finirons peut-être par en connaître le fin fond. On a beau nous imposer un mur de silence, nous finirons peut-être par débrouiller l'écheveau.

Permettez-moi de donner à la Chambre un exemple des problèmes qui se posent. Ce n'est peut-être pas grand chose, mais enfin. Beaucoup de députés aiment bien utiliser de temps en temps un avion privé. Il y a quelques années je pilotais, ce que je ne fais plus d'ailleurs—et j'ai dû équiper mon appareil d'un émetteur radiogoniométrique. J'ai eu une discussion à ce sujet avec le ministre des Transports de l'époque, à qui j'ai demandé quelle confiance nous pouvions avoir envers ces appareils et quelle sécurité ils offraient. Rien n'y fit, il a fallu s'incliner. Chaque avion privé a dû être équipé d'un émetteur, ce qui représentait pour le propriétaire une dépense de \$200 environ. C'est le ministère de la Défense nationale qui avait fait pression auprès du ministère des Transports pour qu'il rende la chose obligatoire. Et c'est le ministère des Communications qui a contrôlé ces émetteurs et qui leur a délivré l'agrément. C'est le ministère des Transports qui a pris le règlement rendant obligatoire l'émetteur radiogoniométrique de bord.

Les jeux étaient faits. Mais aujourd'hui on apprend que ces émetteurs ne donnent pas les résultats attendus. Certains sont même dangereux, et on a publié un bulletin appelant les propriétaires à la prudence. Il y en a un par exemple qui a explosé et violemment endommagé un appareil.

J'aimerais maintenant pendant quelques minutes faire profiter les ministres et mes collègues de la lecture d'un livre traitant de la façon dont on dépense le produit de nos impôts, sur lequel je suis tombé récemment. Certains se plaignent de temps à autre qu'on consacre trop de temps et d'argent en

[M. Ellis.]

études de tous genres, pour lesquelles on embauche trop de spécialistes.

J'ai trouvé dans ce livre une liste d'études en cours. Je cite. Premièrement, analyse des rebuts de papier des bureaux fédéraux de la région torontoise, coût \$1,920. Et plus loin, autre analyse des rebuts de papier des services fédéraux de la région torontoise, coût \$6,990. Juste après, j'ai trouvé une autre étude sur les possibilités que le gouvernement recycle les vieux papiers. Il en coûtera \$139,455 aux contribuables.

● (1612)

J'ai trouvé une autre étude très amusante. Il s'agit d'une analyse de l'élasticité de la demande des carburants utilisés pour le transport. Quelqu'un dépense \$29,800 pour nous dire que le prix des carburants va augmenter. Puis, pour \$4,975, on trouve une recherche sur les facteurs psychologiques et les motivations qui animent les acheteurs de voitures neuves. Je pense que pour ce prix-là, on ne peut plus acheter une voiture neuve, donc on peut aussi bien étudier la question. Pour \$3,000, on trouve une analyse de techniques de rassemblement de données qui impose les effets sociologiques de la fluctuation des saisons de pêche. N'importe quel pêcheur pourrait vous dire, monsieur l'Orateur, qu'on ne peut pas pêcher le brochet si la glace est trop épaisse, et qu'on ne peut pas le pêcher à d'autres périodes de l'année. Le gouvernement a étudié cette question pour \$3,000.

Le ministre des Transports (M. Lang) va consacrer \$53,976 à une étude d'évaluation de la rentabilité de la mise en œuvre de mesures de sécurité pour les piétons et les cyclistes en zone urbaine. Pour \$37,203, vous avez une étude et un rapport sur les relations existant entre les éléments en jeu dans la perception des revenus des transports, à savoir la politique des tarifs, la structure des tarifs et la perception proprement dite.

En voici une qui est particulièrement intéressante. Pour \$57,396, il y aura une étude sur les intervalles entre les arrêts d'autobus. Je suppose qu'en conclusion, on recommandera d'espacer les arrêts d'autobus de 40 pieds si les autobus mesurent 50 pieds de long.

Ces projets couvrent plusieurs pages, monsieur l'Orateur, et ils montrent ce qu'on fait d'une partie de notre argent.

D'année en année, la bureaucratie fédérale continue d'augmenter en dépit du fardeau unique qu'elle impose aux contribuables. Elle crée la confusion pour le citoyen moyen. Si cela continue, on va non seulement voir les milieux d'affaires suffoquer sous la paperasse, mais également les salariés et les propriétaires étouffer sous ce pouvoir centralisé. Nous utilisons des transports urbains, des chemins de fer, des taxis, des compagnies aériennes et des compagnies d'autobus qui sont monopolisés ou contrôlés par le gouvernement. Les matières premières et les produits finis sont expédiés et livrés par des camions, des trains, des navires et des pipe-lines assujettis à des règlements fédéraux. Nous buvons de l'eau contrôlée par le gouvernement. Notre nourriture est inspectée et contrôlée par des organismes gouvernementaux qui ne sont jamais d'accord entre eux. Certains voudraient interdire les cyclamates et la saccharine, car ces substances pourraient être dangereuses, d'autres voudraient légaliser la marijuana car elle pourrait ne pas l'être.