

**Des voix:** Sur division.

(La motion n° 1 de M. Blenkarn est rejetée sur division.)

● (1630)

**L'Orateur suppléant (M. Laniel):** Comme il a été prévu, la disposition de la motion n° 1 entraîne celle de la motion n° 2 inscrite au nom du député de Mississauga (M. Blenkarn) et cette motion est rejetée sur division.

**Des voix:** D'accord.

**L'Orateur suppléant (M. Laniel):** Si personne ne s'y oppose, nous pourrions passer à la motion n° 4 que la présidence a déclarée comme étant recevable. Les motions n° 3, 5 et 6 pourraient être laissées de côté et examinées plus tard et à ce moment-là nous pourrions avoir un échange de vues quant à la recevabilité de ces trois motions du point de vue de la procédure.

**Des voix:** D'accord.

**M. Don Blenkarn (Mississauga) propose:**

Motion n° 4:

Qu'on modifie le bill C-5, loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débetures qu'émettra Air Canada, en retranchant la ligne 45 de la page 5 et en la remplaçant par ce qui suit:

«ne doit pas dépasser \$133,300,000; et»

—Monsieur l'Orateur, la motion vise à réduire d'environ 6.7 millions de dollars les 140 millions demandés à l'article 7(4)a) du bill. Il découle des discussions que nous avons eues au comité, tout particulièrement avec M. Cochrane d'Air Canada. Quand on lui a demandé pourquoi Air Canada avait besoin de 140 millions, il a présenté un budget révisé pour 1973 qui indiquait les fonds requis. Je pourrais dire ici que, bien que le bill précédent, le bill C-164, ait été présenté au printemps de 1973, il n'a pas été établi qu'Air Canada avait besoin de cette somme avant août 1973.

Le ministre des Finances (M. Turner), qui est ici aujourd'hui, avait présenté le bill prévoyant le versement de 140 millions à Air Canada. Mais, au moment où le premier bill avait été présenté, Air Canada n'avait pas de budget indiquant comment cet argent allait être dépensé et n'en a pas établi avant août 1973. Comme député, je trouve révoltant que le ministre des Finances ait présenté un bill prévoyant une affectation de fonds à une société de la Couronne sans avoir étudié les chiffres pour la justifier.

Nous avons passé un certain temps à étudier l'exposé de M. Cochrane qui a essayé de justifier un certain nombre de crédits. Au lieu d'examiner les déductions pour amortissement sur les avions ou de voir si les frais différés, les frais d'intérêt et les frais de financement et aussi les calculs de l'augmentation ou de la diminution du capital de roulement étaient tout à fait exacts, nous avons étudié un crédit en particulier, celui des 140 millions. Nous trouvons dans l'exposé d'Air Canada une demande de 6.7 millions, non pas pour réparer des avions, non pas pour prolonger les parcours aériens, mais pour lancer une filiale.

Cette compagnie doit faire honneur à son engagement envers les Canadiens d'exploiter un service aérien, car c'est pour cela qu'elle a été constituée en société. Comme la compagnie mère, celle des Chemins de fer Nationaux, elle a décidé de prendre de l'expansion, non pas dans le domaine de l'aviation, mais dans d'autres. Elle va devenir

### *Canadien National et Air Canada*

un autre colosse, elle a constitué un service de consultation en association avec la société ferroviaire et s'est associée à la société Commonwealth Holiday Inns et à d'autres, dans le domaine de l'hôtellerie. Elle voudrait se lancer dans le service de nolissement et comme elle admet qu'elle ne saurait l'exploiter efficacement, elle a l'intention d'acheter une partie de Wardair Canada Limited. Elle se propose également d'entreprendre la fabrication d'avions et de se lancer dans l'industrie aérospatiale comme associée de la Comstock Limited.

Examinons tout d'abord les arrangements conclus avec la compagnie Wardair. M. Max Ward, qui est très compétent, a établi une entreprise de premier ordre dans le domaine de l'affrètement d'avions. Au cours de son témoignage devant la Commission canadienne des transports, CP Air a signalé que tout en possédant bien peu d'avions, la Compagnie Wardair avait 35.6 p. 100 du marché canadien du nolissement. Dans ce domaine, cette entreprise est de toute évidence la meilleure au Canada. Lorsque Wardair eut besoin de fonds, le vice-président d'Air Canada, M. Bond, eut un entretien avec M. Ward. Ayant examiné l'état financier de Wardair, il se dit: «Grand Dieu, cette compagnie s'y entend vraiment aux affaires; peut-être pourrions-nous apprendre quelque chose de M. Ward». Celui-ci, excellent homme d'affaires, répondit: «Ma foi, je pourrais vous vendre une partie de ma compagnie». D'après le bilan, Wardair vaut 3.5 millions de dollars, mais M. Ward, en bon homme d'affaires, offre de vendre à Air Canada 30 p. 100 de sa compagnie—non pas pour 30 p. 100 de 3.5 millions mais pour 2.7 millions de dollars. Pour lui, c'était une bonne affaire.

La proposition fut alors soumise à la Commission canadienne des transports, qui s'inquiéta à la pensée que l'achat, par Air Canada, de 30 p. 100 de Wardair ne réduirait pas la concurrence au pays. Comme l'achat ne portait que sur 30 p. 100 de l'entreprise, la Commission décida que cela n'engendrerait pas de concurrence et autorisa la transaction. On en appela de cette décision au Gouverneur en conseil et c'est là qu'en est la situation depuis plus de six mois.

Monsieur l'Orateur, vous vous souviendrez que, lors des audiences tenues par le comité permanent des transports et des communications pour étudier le bill, on a présenté une motion ordonnant au gouvernement de ne pas approuver l'achat, par Air Canada, de 30 p. 100 des actions de Wardair. La motion remise à la Chambre par le comité ayant été déclarée irrecevable, elle n'a pu être débattue. Néanmoins, la question demeure du fait que, dans le présent bill de financement, 2.7 des 6.7 millions de dollars de réduction prévus par l'amendement à la loi doivent servir à régler l'affaire Wardair.

● (1640)

Nous avons étudié le bilan de Wardair. D'après Air Canada, la société valait en réalité 8 millions de dollars. Nous nous sommes aperçus que Wardair, comme toute autre ligne aérienne, amortit ses transactions de façon à refléter la durée réelle de ses appareils. Aussi, nous nous sommes penchés sur ses appareils. Nous nous sommes aperçus qu'à l'époque de la transaction, Wardair possédait quatre Twin Otters et un avion-cargo Bristol. D'après M. Baldwin, ancien président d'Air Canada, le Bristol n'est pas tellement utilisable. Par ailleurs, la compagnie loue d'autres équipements. Le bilan de Wardair, qui fait ressortir une valeur pour la compagnie de 3.5 millions de dollars, reflète la valeur réelle de ses actifs; et pourtant Air Canada, dans sa sagesse—cette compagnie a vraiment