

En tout cas, il semble évident que les principes incorporés dans les amendements du député de Mississauga (M. Blenkarn) méritent l'appui de tous les députés, simplement parce qu'ils prouvent que le Parlement dirige les activités du CN et d'Air Canada. Cela montrerait que le Parlement du Canada ne voit pas d'un bon oeil qu'on accorde une telle importance à des entreprises secondaires comme les hôtels et les tours et qu'il faudrait étudier soigneusement ces questions et les supprimer du budget pour l'année civile 1973. Qu'on finance donc ces entreprises, si elles sont indispensables pour assurer la rentabilité. Cette instruction fera savoir aux dirigeants du CN que le Parlement s'inquiète, avec raison, de ses activités dans des domaines qui ne se rattachent pas directement aux transports. Ce devrait être un avertissement à M. MacMillan qui a déclaré que la méthodologie intermodale de gestion était une bonne chose. J'ignore ce qu'il a voulu dire par méthodologie intermodale, mais c'est ainsi qu'il s'est exprimé dans une de ses réponses au comité. En ce qui concerne le Parlement canadien, la méthodologie intermodale devrait se limiter au transport de marchandises et de voyageurs et non à la construction de tours et d'hôtels.

M. Charles H. Thomas (Moncton): Monsieur l'Orateur, j'ai pris la parole le 13 avril à l'occasion du débat sur la deuxième lecture du présent bill; j'ai alors déclaré que le bill était une initiative inutile et un affront pour le Parlement. Rien de ce qui s'est passé depuis ne m'a fait changer d'idée là-dessus. En fait, les événements qui sont survenus depuis cette date n'ont servi qu'à étayer ma thèse et à confirmer ma conviction que le gouvernement, encore une fois, comme il le fait depuis longtemps à l'égard du bill de financement du CNR, joue un petit jeu avec la Chambre.

Le bill à l'étude est une démarche ridicule. J'ai hésité à en parler encore cette fois-ci, étant donné que je l'ai fait souvent au cours des cinq dernières années à l'égard de bills semblables, mais je commence à me demander s'il y a un moyen de faire comprendre quelque chose au gouvernement actuel. J'ai voulu essayer, encore une fois, de convaincre le gouvernement de tenir compte au moins des avis de ses propres ministres qui ont dit et répété que la mesure sous cette forme est mauvaise, parce qu'aucun contrôle efficace ne peut être exercé sur le financement de ces deux sociétés et qu'il faudrait trouver une nouvelle méthode de financement. Le député de Central Nova (M. MacKay) a lu quelques déclarations d'anciens ministres des Transports ainsi que du ministre actuel (M. Marchand), déclarations qui promettaient à brève échéance une mesure législative prévoyant le financement de ces deux sociétés de la Couronne de façon à ce que le Parlement contrôle quelque peu leurs dépenses, lesquelles, dans l'ensemble, s'établissent à des centaines de millions de dollars par année.

Le moment est propice pour s'arrêter sur le sort qu'on a fait subir aux bills de finances. J'en parle car, que le principe à la base des amendements reçoive ou non toute notre approbation, il vise simplement à faire voir à la Chambre que le CN et Air Canada échappent maintenant au contrôle du Parlement. Ils ne tiennent plus compte des priorités qu'on leur avait assignées lors de leur création il y a bien des années. Ils ne tiennent certainement plus compte des priorités prévues pour eux dans la loi nationale

Chemins de fer Nationaux du Canada et Air Canada

sur les transports. Le moment est venu d'examiner ce qui est advenu depuis la présentation du bill C-164, pour examiner jusqu'à quel point le CN et Air Canada ne tiennent pas compte du parlement.

● (1540)

Les députés de tous les partis ont entendu les propos de divers ministres à la Chambre qui ont assuré qu'une nouvelle mesure législative serait présentée. Ils ont assisté aux séances du comité et entendu les témoins esquisser les questions qui leur étaient posées, donner des réponses incomplètes, invoquer le caractère confidentiel des renseignements et recourir à d'autres moyens pour éviter de faire connaître la vérité aux députés. La présence au *Feuilleton* d'amendements semblables à celui que nous étudions montre bien ce qui s'est passé au comité et ce que les députés de ce côté-ci pensent du bill de financement que nous sommes priés d'adopter.

Le bill C-164 a subi la première lecture le 19 mars et la deuxième les 13 et 16 avril. Cinq députés avaient alors participé au débat. Néanmoins, en dépit des assertions du gouvernement portant que cette mesure législative était importante, le bill a été mis de côté durant six mois et son étude n'a été reprise que le 18 octobre, date à laquelle a débuté un débat de cinq jours auquel 46 députés ont participé. Nous ne pouvons certes laisser le gouvernement prétendre que nous retardons l'adoption de cette importante mesure, puisque 46 députés ont cru bon de parler de l'exploitation des deux sociétés en cause, comme ils ont sûrement le droit de le faire.

Une fois qu'il a été saisi du bill, le comité, à mon avis, l'a étudié promptement; depuis le 8 novembre, il a tenu 12 séances et entendu nombre de témoignages. Le 20 décembre, il présentait son rapport. J'ai décrit le bill comme étant une démarche inutile, mais je pourrais ajouter ceci: ce fut une excellente occasion de faire comparaître devant le comité les représentants officiels du CN et d'Air Canada. Cela nous a permis de leur poser les questions que nous avions vainement soulevées à la Chambre—chaque fois, le ministre les avait détournées de la façon habituelle en disant qu'il les signalerait au CN ou à Air Canada.

Le meilleur témoignage que je peux invoquer à l'appui de mon opinion voulant qu'on nous demande de prendre une initiative inutile est celui du ministre des Finances (M. Turner), qui a comparu lui aussi devant le comité. On lui a posé directement la question suivante: pourquoi le bill est-il nécessaire? Il a répondu, effectivement, que si le bill n'était pas adopté, le CN et Air Canada devraient emprunter de l'argent sur le marché commercial et payer plus cher. Après tout, la mesure dont nous sommes saisis n'est pas nécessaire pour permettre à ces sociétés d'emprunter de l'argent, ce pouvoir leur est déjà conféré en vertu des lois existantes. Le ministre a ajouté que le bill était nécessaire aussi, car il donnait au Parlement le contrôle de la nomination des vérificateurs. Un de mes honorables amis a démontré le peu de contrôle effectif que le Parlement exerce sur ces nominations. Le ministre a admis lui-même qu'elles résultaient d'une décision prise par le cabinet, sans consultation, et a présenté le bill pour approbation par le Parlement plus tard. Voilà comment le gouvernement outrepassa de fait l'article de la loi qui stipule que le Parlement doit nommer un vérificateur chaque année.