

## [Texte]

in satisfying ourselves the department itself was able to find out what was going on, because we could not. For example, we did not think the department had sufficient information with respect to the operations of VIA Rail, where consistently, any of the forecasts by that corporation seem to fall short of the mark of their requirements.

We are not satisfied the department knows what kind of assurance they should have received from CN Marine from the \$535 million paid to CN Marine since 1979 to meet the ferry deficits. They did not permit their own auditors, the auditors of the Department of Transport, to go in and review these matters.

I was telling the minister I thought this was very serious, that his own auditors were not permitted to do a task which I thought was important. In the paper this morning, I was pleased to see the minister is asking, I believe, for a comprehensive audit to be carried on in CN Marine by CN Marine's private-sector auditors. If that quote is correct, I am delighted to see that.

The issue of payments to CN Marine I found to be extraordinary. CN Marine asked for \$25 million in order to pay the shipbuilder of the *MV Abegweit*.

• 1125

This money was placed in a bank account in the name of the shipbuilder in trust for CN Marine. This money, then, was not required to pay the contractor immediately. It earned a significant amount of interest—I think it was \$4.8 million—and we are unable to determine at this point why \$163,000 was paid to the shipbuilder from this trust account. We do not know what services they provided to earn the \$163,000.

We are concerned that the branch line rehabilitation program was approved by Cabinet in 1977 without determining how the maintenance of these lines would be handled later.

We have concerns over the surface transportation program generally, and have been made aware by the department that they have concerns about us not properly understanding the environment in which they operate. I think they feel while we are looking at the Department of Transport we should also take into account other mitigating factors which impact on their ability properly to manage the surface transport program. I think they would like us to have taken more cognizance of decisions of ministers and Cabinet, and in general other environmental decisions that affect their operations.

In foreign operations, we found the interdepartmental committee operation ineffective. It does not work. Many of their resources are allocated on an arbitrary basis. We are concerned about the human resource planning in External, and we are concerned about the way they go about planning an acquisition of properties overseas. We are complimentary of their telecommunications division, which does provide economical and efficient service. We have troubles when we consider the inspection service. There seems to be overlap with

## [Traduction]

nous avons eu bien du mal à nous assurer que ce dernier fait tout son possible pour contrôler leurs activités. Nous n'y sommes pas parvenus nous-mêmes. Par exemple, nous avons pu voir que le ministère n'avait pas suffisamment de renseignements concernant les opérations de VIA Rail. Les prévisions de cette société ne se réalisent que très rarement.

A notre avis, le ministère ne sait pas non plus quelle assurance il devrait exiger de CN Marine relativement aux 535 millions de dollars qu'il lui a versés depuis 1979 pour lui permettre d'absorber le déficit du service des traversiers. Cette société n'a pas permis aux vérificateurs du ministère des Transports d'examiner la question.

Je me suis adressé au ministre pour lui dire à quel point je déplorais que ses propres vérificateurs n'aient pas pu faire un travail aussi important. Dans le journal de ce matin, j'ai été heureux de voir que le ministre avait demandé aux vérificateurs privés de CN Marine de procéder à une vérification intégrée de cette société. Si l'article est exact, je m'en félicite.

J'ai trouvé le cas des versements à CN Marine assez extraordinaire. CN Marine a demandé 25 millions de dollars pour payer le constructeur du *MV Abegweit*.

Cet argent était déposé dans un compte de banque au nom du constructeur en fiducie pour CN Marine. Il n'était donc pas requis tout de suite pour payer le constructeur. Il a accumulé des intérêts de l'ordre de 4.8 millions de dollars. En ce qui nous concerne, nous n'avons pas pu voir pourquoi \$163,000 de ce montant ont été versés au constructeur à un moment donné. Nous ignorons à ce jour quel service le constructeur a pu leur fournir pour avoir droit à \$163,000.

Nous nous inquiétons de ce que le programme de remise en état des embranchements ferroviaires ait été approuvé par le Cabinet en 1970 sans que soient précisées les modalités de leur entretien plus tard.

Nous avons formulé d'autres réserves relativement au programme des transports de surface de façon générale. Le ministère, pour sa part, semble croire que nous ne tenons pas suffisamment compte du milieu dans lequel il doit fonctionner. Il voudrait que nous ne perdions pas de vue les difficultés auxquels il est en butte dans l'administration de son programme des transports de surface. Il souhaiterait, par exemple, que nous donnions plus d'importance aux décisions des ministres et du cabinet et aux décisions relatives à l'environnement qui ont un impact sur son fonctionnement.

En ce qui concerne les activités à l'étranger, nous nous sommes aperçus que le Comité interministériel n'était pas efficace. Il fonctionne même très mal. Beaucoup de ses ressources sont réparties de façon arbitraire. Nous formulons des réserves sur la façon dont les ressources humaines sont planifiées au ministère des Affaires extérieures et sur la façon dont l'acquisition de propriétés à l'étranger est planifiée. Nous n'avons que des félicitations à faire à sa division des télécommunications, laquelle fournit un service économique et efficace. Il y a des problèmes, cependant, au niveau de son