

difficultés que j'ai eues depuis deux ans au sujet des crédits à caractère législatif dans les prévisions de dépenses pendant qu'on étudiait celles-ci au comité plénier.

Ce sont là les principaux points soulevés par les vis-à-vis et si je donne maintenant ces explications c'est pour faciliter l'adoption du bill.

M. Thomas M. Bell (Saint Jean-Albert): Cherchant à nous montrer utiles, nous sommes allés vérifier: on convient—je ne parle certes pas pour tout le monde—qu'il s'agit d'une formalité habituelle, et qu'il n'y a pour ainsi dire aucune différence d'avec les autres années. Il est d'usage d'autoriser une seconde lecture sans prolonger le débat.

Je tiens à mentionner rapidement, toutefois, que certains députés de ce côté-ci de la Chambre sont aux prises avec des problèmes qu'ils auraient pu soulever à ce moment-là. Ils acceptent cependant d'attendre le débat sur le budget ou quelque autre occasion. Je l'ai dit hier: ces changements ministériels ne nous réjouissent pas. Mais je m'en tiendrai là pour le moment.

Si le ministre veut bien examiner les procès-verbaux, il verra qu'un accord prévoyait pour Air Canada un statut entièrement distinct et indépendant du National-Canadien. Certes, on a eu accès à toute la comptabilité et l'on a publié d'utiles feuilles de bilan. On a mal compris le harsard. Je suis simplement d'avis qu'à notre époque, où la compagnie brasse des centaines de millions de dollars et fait directement concurrence au Pacifique-Canadien, elle devrait publier un bilan complet, comparable en tout point à celui du Pacifique-Canadien. Telle était ma thèse.

Puis-je ajouter que, si aucune autre question n'est posée, je consens à ce que le bill soit lu pour la deuxième fois, et j'aimerais qu'on y voie la preuve de notre collaboration.

L'hon. D. S. Harkness (Calgary-Nord): J'ai protesté hier soir contre la méthode actuelle qu'a le législatif d'approuver les dépenses qui sont, somme toute, des dépenses du gouvernement, ce qui à mon avis est une mauvaise tactique. Rien de ce qu'a dit ce soir le ministre n'a modifié mon opinion à cet égard.

Ce sujet, je l'ai déjà soulevé les années précédentes; ce n'est pas la première fois que j'en parlais aujourd'hui. J'avais espéré que cette méthode de financement du National-Canadien et d'Air Canada aurait, à l'heure actuelle, été modifiée et alignée sur la méthode de financement normale du gouvernement.

Dans tous les autres cas lorsqu'il s'agit de dépenses du gouvernement, la Chambre est saisie de prévisions budgétaires et on lui demande son autorisation pour les adopter. La fonction essentielle de la Chambre des communes n'est-elle pas, en effet, d'accorder des crédits à Sa Majesté pour le bien public. Mais dans ce cas-ci on demande à la Chambre des communes d'accorder ces crédits lorsque ces crédits ont été déjà dépensés. Le gouvernement dit à la Chambre: Air Canada a dépensé autant—dans ce cas-ci \$264,800,000—à des fins d'investissement et nous voulons que vous autorisiez après coup cette dépense.

Ceci est mauvais en principe. Je ne dis pas que cela est mauvais quant aux affectations, mais à mon sens cette anomalie ne devrait pas durer. Le ministre a dit qu'il lui serait difficile de faire l'estimation de ces dépenses. Toutefois, le gros de ces dernières se rapportent à des immobilisations et à des placements dans des compagnies affiliées. Une liste figure à la page 2 du bill, à savoir: propriété ferroviaire, \$79 millions; construction d'embranchements, \$13 millions; matériel, \$85 millions; télécommunications, \$14 millions; hôtels, \$4 millions; Air Canada, \$67 millions. Pour sûr, il serait facile de calculer les montants estimatifs aux fins ci-dessus: hôtels, construction d'embranchements, matériel, etc. et à les présenter à la Chambre tout comme pour toute autre dépense, avec la demande d'autorisation de dépenser les crédits, à concurrence du montant prévu. J'insiste auprès du ministre pour que cette année soit la dernière pendant laquelle les choses sont faites de cette façon. À l'avenir, on devrait nous présenter les montants estimatifs pour le National-Canadien et Air Canada, tout comme sont présentées les demandes de crédits des autres ministères et directions, et obtenir l'approbation du Parlement avant de faire les dépenses.

Ce n'est qu'en limitant les fonds affectés à des fins déterminées que le Parlement peut régler la dépense des organismes administratifs. C'est ce qu'on entend par contrôle parlementaire des dépenses. Si ces sociétés de la Couronne échappent à ce contrôle, leurs dépenses y échappent aussi.

M. Norman Fawcett (Nickel Belt): Je serai bref, mais en tant qu'ancien du National-Canadien et fort de mon ancienneté d'employé des chemins de fer, je m'en voudrais de laisser passer cette occasion de dire quelques mots. En outre, en qualité d'ancien représentant d'un des syndicats de cheminots, il y a