

Madame l'Orateur, l'industrie pétrolière du monde entier repose sur un système multinational. Les sociétés multinationales qui régissent l'industrie pétrolière aux États-Unis sont celles-là même qui régissent l'industrie chez nous, du moins qui contrôlent les compagnies qui dirigent notre industrie pétrolière.

Compte tenu de ces deux facteurs, et quels que soient les programmes de vérification mis en œuvre par le gouvernement avant les informations obtenues grâce aux enquêtes américaines, une fois que leur existence fut connue du public, il me semble que le gouvernement aurait dû communiquer avec les autorités américaines pour savoir si les renseignements qu'elles avaient obtenus pourraient lui être de quelque utilité. Il me semble que le gouvernement aurait dû, étant donné les enquêtes américaines, suivre de près son programme de vérification pour s'assurer de son efficacité. Le gouvernement l'a-t-il fait? A-t-il communiqué avec les autorités américaines pour savoir si quelques-uns des renseignements obtenus pourraient s'appliquer à la situation au Canada? Selon les rapports de presse concernant l'enquête américaine, des centaines de douaniers vérifient les factures aux postes de douane dans des douzaines de ports américains. Combien d'employés canadiens ont-ils été chargés d'appliquer un programme semblable au Canada? Sauf erreur, le nombre en est relativement restreint.

Dans quelle mesure la vérification de la part du gouvernement canadien a-t-elle été complète, minutieuse et fréquente? Les vérificateurs du gouvernement ont-ils tout simplement examiné un petit échantillon des factures de douanes des compagnies importatrices? Ont-ils examiné leurs autres livres et écritures, ou ont-ils fait une enquête complète et approfondie semblable à celle qui apparemment s'effectue aux États-Unis à l'heure actuelle?

Les journaux signalaient récemment qu'en raison d'une échappatoire dans la loi autorisant notre programme d'indemnisation du pétrole, les compagnies qui importent du pétrole du Moyen-Orient ont droit à une indemnisation qui n'est pas seulement plus élevée que celle qui est versée pour les importations en provenance du Venezuela, mais qui est même plus forte que l'écart des prix entre le pétrole du Venezuela et celui du Moyen-Orient. En somme, même si le pétrole du Moyen-Orient importé à Montréal coûte seulement 35c. de plus le baril que le pétrole du Venezuela, le gouvernement verse aux importateurs de pétrole brut du Moyen-Orient \$1.35 le baril de plus qu'aux importateurs de pétrole brut du Venezuela.

D'après le *Globe and Mail*, au cours de l'année dernière, le pourcentage de pétrole importé du Venezuela serait tombé de 60 à 40 p. 100 et celui du pétrole en provenance du Moyen-Orient, serait passé de 40 à 60 p. 100. Tout le pétrole importé du Moyen-Orient provient-il bien de là-bas? Le gouvernement peut-il nous garantir qu'une partie de ce pétrole n'est pas importé du Venezuela par des importateurs sans scrupules qui réclament l'indemnité de \$1.35 le baril en le faisant passer pour du pétrole du Moyen-Orient?

L'ajournement

J'ai posé ma question à la période des questions et je la repose à l'ajournement pour que le gouvernement puisse donner aux Canadiens l'assurance qu'ils me semblent demander, assurance que leurs intérêts dans cette affaire sont entièrement protégés et qu'il n'y a aucun élément sans scrupules dans l'industrie pétrolière, en particulier, et dans le monde de l'importation du pétrole, qui fait des profits injustifiés au détriment des Canadiens et reçoit des fonds publics auxquels il n'a pas droit.

M. Maurice Foster (secrétaire parlementaire du ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources): Pour répondre à la question du député de Windsor-Ouest (M. Gray) madame l'Orateur, je voudrais lui assurer que le gouvernement dispose d'un système très complet de vérification des dossiers des entreprises qui reçoivent des paiements en vertu du programme d'indemnisation prévoyant un prix unique pour le pétrole dans tout le pays. Ce système de vérification des livres, des dossiers et des factures des sociétés a été approuvé par l'Auditeur général.

Tout requérant canadien doit déclarer que ses livres sont accessibles à l'examen et qu'il remboursera toute somme à laquelle il n'a pas droit. Le programme de vérification comprend l'examen des documents incluant les factures de douane B-3 et M-1, les manifestes des navires, les connaissements et les factures des fournisseurs. On vérifie aussi les temps de voyage, la qualité comparative du chargement et du brut débarqué, des quantités demandées et débarquées. Tous ces examens sont d'abord effectués par les vérificateurs des actionnaires, par l'Office de répartition des approvisionnements d'énergie qui applique le programme d'indemnisation, par le bureau des services de vérification et par le bureau de l'Auditeur général.

Comme je l'ai dit tantôt, cette procédure a été approuvée par l'Auditeur général comme en témoignent les pages 71 et 72 du rapport de 1974. Je crois que nous avons un moyen efficace de vérifier les dossiers de ceux qui reçoivent des paiements d'indemnisation prévus dans le programme.

LES TRANSPORTS AÉRIENS—L'ÉCRASEMENT D'UN DC3 À RIMOUSKI—LES CONCLUSIONS DU RAPPORT AU SUJET DE LA VIOLATION DES RÈGLEMENTS

M. Dan McKenzie (Winnipeg-Sud-Centre): Madame l'Orateur, le ministère des Transports vient de rendre public un document sur l'écrasement d'un DC3 à Rimouski, au Québec, le 24 mai 1973. L'accident fatal a fait quatre morts. Ce rapport est un sujet de grande préoccupation et ternit considérablement l'image du ministère des Transports. Il précise dans ses conclusions:

Le pilote commandant de bord n'a pas suivi les procédures approuvées de la compagnie durant le vol.

Le pilote commandant de bord est descendu au-dessous de l'altitude minimale autorisée pour l'approche aux instruments à Rimouski.

Le pilote surnuméraire (troisième pilote occupant le siège du copilote) n'était pas qualifié pour le genre d'aviation.

Le transporteur ne s'est pas conformé aux normes du ministère des Transports concernant la formation des pilotes, la répartition, la surveillance des vols et le contrôle opérationnel prévus dans l'ordonnance VII, n° 2, de la navigation aérienne.