

d'une façon qui, à mon avis, est contraire aux dispositions de la loi sur le CN et de la loi sur l'administration financière. S'il existe une échappatoire légale à cet égard, j'espère que l'un des ministres de la Couronne doit à la Chambre d'expliquer en quoi elle consiste; c'est alors, et alors seulement, que nous pourrions juger de l'importance et de la priorité à accorder à ce bill.

Une troisième question se pose, monsieur l'Orateur, savoir la nomination des vérificateurs et les députés qui m'ont précédé y ont fait allusion. Le bill C-4 prévoyait la nomination de nouveaux vérificateurs. Toutefois, une fois encore la mesure n'a jamais été ratifiée et nous avons donc cet article. L'article 38 de la loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada est ainsi conçu:

● (1640)

Une vérification continue des comptes des Chemins de fer nationaux doit être opérée par des vérificateurs indépendants, nommés chaque année par le Parlement, qui doivent présenter un rapport annuel au Parlement sur leur vérification.

Je voudrais simplement demander quelle société s'occupe actuellement de la vérification des comptes du CN et d'Air Canada, si elle est rémunérée et, si tel est le cas en vertu de quel pouvoir? Le secrétaire parlementaire a donné une explication en présentant le projet de loi à la Chambre vendredi dernier. Il a signalé que la vérification s'effectuerait au moyen d'un roulement et que ces vérificateurs seraient nommés pour une période de cinq ou six ans. Ce serait probablement un compromis acceptable.

Le bill C-4 ne prévoit nullement la possibilité de nommer des vérificateurs par roulement; on y trouve simplement un article sur la nomination de nouveaux cabinets de comptables agréés, soit le cabinet Peat, Marwick, Mitchell and Company au lieu du traditionnel cabinet Touche, Ross and Co. Ce changement n'est nullement expliqué. Bien sûr, le Parlement n'a jamais eu véritablement l'occasion d'en discuter en détail. J'aimerais simplement savoir s'il s'agit d'une décision prise unilatéralement par le ministre des Finances d'alors, M. Benson, ou s'il s'agit d'une récompense à Peat, Marwick et Mitchell pour services rendus? Nous savons tous que le gouvernement s'occupe de ses amis et également de ses candidats battus. Je me demande ce qu'il cherche à dissimuler.

**Une voix:** C'est du favoritisme.

**M. Mazankowski:** Monsieur l'Orateur, si tout est franc et loyal, pour quelle raison alors le gouvernement n'a-t-il pas produit les documents dont je parle dans l'avis de motion portant production de documents n° 77 qui dit:

Qu'un ordre de la Chambre soit donné en vue de la production de copie de la correspondance, des télégrammes et des autres documents échangés entre le ministre des Finances et/ou tout

### CN et Air Canada

autre ministre en cause et les vérificateurs-comptables Touche, Ross et Cie et Peat, Marwick and Mitchell au sujet des services de vérification-comptable dispensés à Air Canada et au Canadien National.

Cette question est au *Feuilleton* depuis janvier 1973, mais je n'ai pas encore reçu de réponse ni obtenu la documentation en question. Je demande simplement ce que le gouvernement essaie de cacher et ce qui se passe.

Pourquoi le budget de 1972 du CN n'a-t-il été déposé à la Chambre que le jeudi 8 février 1973? Si c'est la façon normale de procéder, je suppose que le gouvernement peut s'en tirer avec cette explication. Je demande tout simplement, en toute sincérité, pourquoi ce retard et pourquoi on ne nous a pas présenté un état vérifié des comptes du CN et d'Air Canada pour 1972 et pourquoi nous n'avons pas reçu de rapport annuel. Est-ce faute d'un cabinet de comptables agréé par le Parlement et qui pourrait fournir un état vérifié et un rapport annuel? Que va-t-il se passer si le Parlement décide dans sa sagesse de ne pas approuver l'article 14 du bill C-164 qui prévoit la nomination de deux cabinets de vérificateurs? Étant donné le genre d'explication que nous avons obtenu à l'égard de cet aspect précis du bill, le Parlement pourrait bien ne pas juger utile d'adopter cet article. Laissez-moi vous rappeler qu'en vertu des dispositions du bill C-4, il ne s'agissait que de nommer un autre cabinet de vérificateurs.

Comme en fait foi la page 3297 du *hansard* du 13 avril, en présentant ce bill, le secrétaire parlementaire a déclaré:

Si une politique de rotation des vérificateurs était adoptée, il faudrait étudier soigneusement la question de la fréquence de la rotation de ces entreprises. Il est évident que la durée de la nomination ne peut pas être trop courte car autrement, les vérificateurs auraient à peine le temps de se familiariser avec le fonctionnement de la compagnie et avec la complexité de son système comptable, sans parler des exigences comptables spéciales de la Commission canadienne des transports.

D'autre part, les nominations à long terme que l'on avait coutume de faire autrefois étaient pour des périodes beaucoup trop longues. Par conséquent, il a été conclu qu'une nomination d'une durée de cinq à six ans serait un compromis acceptable, la première et la dernière année devant constituer une période de chevauchement pendant laquelle deux entreprises de vérification seraient engagées.

L'article 14 du bill C-164 nous indique que les vérificateurs pour l'année dernière seront le cabinet Peat, Marwick et Mitchell, que pour 1973 ce sera le cabinet Peat, Marwick, Mitchell and Company et le cabinet Coopers et Lybrand, tous deux de Toronto et de Montréal, et le cabinet Coopers & Lybrand pour 1974. Cela ne correspond pas à la politique énoncée par le secrétaire parlementaire. J'aimerais savoir si ce changement est un expédient utilisé à cause d'une situation embarrassante dans lequel le gouvernement se serait trouvé ou simplement s'il s'agit d'une forme de corruption.