

LE BUREAU DU PREMIER MINISTRE—L'UTILISATION D'UN  
AVION DU GOUVERNEMENT

Question n° 1253—**M. Cossitt:**

1. Suite à la réponse donnée par le Premier ministre à une question de l'honorable député de Leeds du 31 mai 1977, figurant à la page 6109 des *Débats* et selon laquelle le Parti libéral rembourserait au gouvernement les fonds publics qu'il a dépensés en utilisant des avions de l'État pour permettre au Premier ministre de se rendre dans certaines villes afin d'y mener sa campagne électorale en vue de certaines élections partielles, a) quand le Parti libéral a-t-il été facturé et pour quel montant, b) la facture a-t-elle été payée par le Parti libéral et (i) dans l'affirmative, combien a été versé et quand (ii) dans la négative, quelles mesures sont ou seront prises pour récupérer cet argent?

2. a) Quel type d'appareil a été utilisé pour chaque vol, b) quels ont été les points de départ et d'arrivée, c) quel a été le prix de revient horaire de vol et d'attente et combien ont coûté tous les vols en question?

3. La facturation faite au Parti libéral comprenait-elle autre chose que les heures de vol, notamment l'hébergement, les repas et consommations, etc. et, dans la négative, pourquoi?

**Le très hon. P. E. Trudeau (premier ministre):** 1. a) Le 15 décembre 1977, \$2,251. b) Oui. (i) Le 14 janvier 1978, \$2,251.

2. a) 19 mai 1977, Jetstar; 21 mai 1977, Jetstar; 21 mai 1977, hélicoptère. b) 19 mai 1977, Québec à Summerside et Summerside à Montréal. 21 mai 1977, Ottawa à Rouyn et Rouyn à Ottawa. 21 mai 1977, lac Harrington à Ottawa et Ottawa au lac Harrington. c) 19 mai 1977 (Jetstar), \$550 l'heure × 2 h 20, \$1,284; 21 mai 1977 (Jetstar), \$450 l'heure × 1 h 40, \$917; 21 mai 1977 (Hélicoptère), \$100 l'heure × 0 h 30, \$50.

3. Non. Aucune dépense n'a été faite à cet égard.

LA DATE DE PUBLICATION DU NOUVEAU LIVRE BLANC SUR LA  
DÉFENSE

Question n° 1255—**M. McKinnon:**

Quelle est la date probable de publication du nouveau Livre blanc sur la défense?

**L'hon. Barney Danson (ministre de la Défense nationale):** La préparation d'un nouveau Livre blanc sur la défense est actuellement en cours, mais aucune date limite n'a encore été fixée pour sa publication.

[Traduction]

**M. l'Orateur:** Les questions énumérées par le secrétaire parlementaire ayant reçu une réponse, les autres questions resteront-elles au *Feuilleton*?

**Des voix:** D'accord.

**M. l'Orateur:** A l'ordre. Je vais devoir demander l'avis de la Chambre. Comme nous sommes revenus au jour du gouvernement, nous devrions normalement dire qu'il est 6 heures, à moins que nous ne préférerions revenir aux ordres inscrits au nom du gouvernement et suivre l'ordre du jour. Il serait plus simple de dire qu'il est 6 heures.

**Des voix:** Il est 6 heures.

**M. l'Orateur:** Comme il est 5 heures, la Chambre passe maintenant à l'étude des initiatives parlementaires. Toutefois, comme il est 6 heures, je quitte maintenant le fauteuil jusqu'à 8 heures ce soir.

(La séance est suspendue à 6 heures.)

*Loi sur les chemins de fer*

● (2002)

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance reprend à 8 heures.

ORDRES INSCRITS AU NOM DU  
GOUVERNEMENT

[Traduction]

LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER

MESURE PRÉVOYANT LA MODIFICATION ET L'ABROGATION DE  
CERTAINES LOIS

La Chambre reprend l'étude, interrompue le jeudi 9 février, de la motion de M. Lang: Que le bill C-17, tendant à modifier la loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la loi sur les chemins de fer et tendant à modifier ou à abroger en conséquence, certaines autres lois, soit lu pour la 2<sup>e</sup> fois et renvoyé au comité permanent des transports et des communications.

**M. Dan McKenzie (Winnipeg-Sud-Centre):** Monsieur l'Orateur, je profite de l'occasion pour participer au débat sur le bill C-17, tendant à modifier la loi sur la révision du capital des Chemins de fer nationaux du Canada. L'objet de ce projet de loi est d'annuler, à compter du 31 décembre 1977, la somme de 808 millions que le CN doit au gouvernement. D'après le communiqué du ministre en date du 19 décembre 1977, l'adoption de ce projet de loi permettra de doter le CN d'une structure financière convenant à une société qui atteint sa maturité et de ramener ses créances à des proportions raisonnables.

La loi de 1952 sur le refinancement du CN a donné à la société un rapport dettes-actions de 32.71/67.3 p. 100 comparativement à celui du CP qui était de 31.91/68.1 p. 100. Depuis 1952, le CN supporte le poids d'une dette énorme alors que chaque année, le CP a fait des profits et a produit des dividendes.

Je tiens à exposer l'opinion de mon parti au sujet de ce projet de loi. Le bill C-17 a été présenté pour la première fois le 19 décembre dernier. Le premier ministre (M. Trudeau) a instamment demandé à l'opposition d'approuver le bill et de l'adopter immédiatement. Cela nous est impossible, mais nous ne l'empêcherons pas indûment d'être adopté. Nous demandons que le bill C-17 soit renvoyé devant un comité où des témoins pourront en exposer les implications.

Étant donné que c'est la troisième fois que le CN demande au Parlement de lui remettre sa dette, étant donné que le gouvernement fera les frais du service de transport des passagers par l'intermédiaire de VIA Rail Canada Inc. et absorbera la totalité des pertes au lieu des 80 p. 100 prévus au début, étant donné que le juge Emmett Hall a recommandé au gouvernement de verser aux sociétés ferroviaires la différence entre les tarifs en vigueur à Crowsnest et le coût réel du transport des grains ainsi que de remettre les voies ferrées en état par l'intermédiaire du PRA, deux programmes que le ministre des Transports (M. Lang) n'a pas encore mis en vigueur, le Parti conservateur désire donner une plus grande portée au bill et y introduire des garanties que le CN ne demandera plus au Parlement de combler ses déficits.