

Canadien National et Air Canada

Un amendement qui équivaut à la négation du bill ou qui prend le contre-pied du principe du bill adopté en deuxième lecture est irrecevable.

A mon avis, la substitution d'une année quelconque à une autre période de temps rend l'amendement inacceptable et je dois donc déclarer qu'il est irrecevable.

L'hon. John N. Turner (ministre des Finances) propose: Que le bill C-5, tendant à autoriser la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1^{er} janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada, dont le comité permanent des transports et des communications a fait rapport avec des propositions d'amendements, soit agréé.

M. l'Orateur adjoint: Plaît-il à la Chambre d'adopter ladite motion?

Des voix: D'accord.

M. McKinley: Sur division.

(La motion est adoptée.)

M. Turner (Ottawa-Carleton) propose: Que le bill soit lu pour la 3^e fois et adopté.

M. Don Blenkarn (Mississauga): Monsieur l'Orateur, j'hésite à intervenir à nouveau sur le même bill mais le gouvernement aurait dû le retirer au lieu d'insister, surtout après les déclarations faites depuis quinze jours à la Chambre par le ministre des Transports (M. Marchand) sur nos problèmes de transport nationaux.

Ce bill prévoit l'injection de millions de dollars de deniers publics dans les sociétés de la Couronne qui gèrent notre réseau de transport. Le ministre des Transports a clairement déclaré ici qu'il n'était pas satisfait, que les compagnies de transport échappent à son contrôle, qu'il est chargé de les superviser et qu'il n'est rien qu'il puisse faire en matière de transport. A cela le ministre des Finances (M. Turner) répond: «Parfait, mon vieux, mais qu'importe. Voilà encore de l'argent pour les chemins de fer et la compagnie aérienne. Puisqu'elles en ont besoin accordons-leur ce qu'elles demandent car nous sommes impuissants devant ces compagnies.» Le ministre des Transports dit n'avoir aucun contrôle sur elles et pourtant le ministre des Finances est prêt à les subventionner. Le ministre compétent ignore ce qui se passe et n'a aucune politique des transports. C'est une situation étonnante et pourtant c'est celle que nous impose aujourd'hui le gouvernement.

Il est indiscutable que ces compagnies ont besoin d'une aide financière. Au cours du débat d'aujourd'hui, d'hier et précédemment, nous avons fait état de nos inquiétudes au sujet de leur gestion. Il est clair que le ministre des Transports doit s'en soucier. Nous sommes surpris qu'il n'ait pas été présent à ce débat. C'est lui qui a admis que la gestion de nos transports causait de graves inquiétudes au gouvernement.

D'après le ministre des Finances, ces compagnies ont besoin d'argent et elles vont l'obtenir. Air Canada se lance

[M. l'Orateur adjoint.]

dans de nouvelles entreprises sans les avoir expliquées au public canadien ni à la Chambre. On laisse les chemins de fer dépenser de l'argent en hôtels et en tours sans que le ministre des Transports cherche à savoir si ces dépenses sont judicieuses. Le ministre des Finances n'entend rien aux transports et dit ne considérer les choses que globalement.

● (2140)

Le ministre des Transports dit qu'il ne regarde même pas, qu'il ne comprend pas ce qui se passe, qu'il n'a même pas de politique de transport. Pourtant, nous sommes saisis d'un projet de loi, actuellement au stade de la troisième lecture et appuyé par le gouvernement ainsi que, bien sûr, le Nouveau parti démocratique. Ils ne s'inquiètent pas non plus de l'argent des Canadiens. Ils disent, adoptons ce projet de loi et donnons à cette société plus d'argent. Comme le gouvernement n'a pas de politique des transports, autant appuyer sa politique de largesse.

J'ai été bien surpris d'entendre le ministre des Finances dire, à propos de l'amendement qu'il prétendait irrecevable et que Votre Honneur a déclaré irrecevable en se basant sur des commentaires précédents, que le projet de loi et la recommandation royale étaient une bonne chose et que le gouvernement avait droit de souscrire des actions des Chemins de fer Nationaux du Canada en se basant sur les recettes brutes de la compagnie pour l'année se terminant le 31 décembre 1973 afin d'acheter les 4 p. 100 d'actions privilégiées de la compagnie même s'il n'y a actuellement pas d'état pour l'année se terminant le 31 décembre 1973.

Nous avons donc un bill non définitif qui permet d'avancer des fonds, d'acheter du capital—actions des Chemins de fer Nationaux du Canada, un projet de loi qui organise l'achat de capital-actions; de combien, nous ne le savons pas; quand, nous ne le savons pas; en se basant sur quels états financiers et quel revenu brut, nous ne le savons pas. Le ministre des Finances ne le sait pas non plus. Pourtant il était prêt à faire valoir l'argument que du point de vue de la procédure tout était en ordre, qu'il avait le droit de dépenser cet argent, que la Couronne l'y autorise—il ne sait pas combien d'argent, il ne sait pas pourquoi tant d'argent, il n'a aucune idée réelle de ce qui se passe dans les transports, mais dépensons cet argent car telle est l'attitude de ce gouvernement.

Voyons un instant ces 4 p. 100 d'actions privilégiées non cumulatives. Elles ont tout d'abord été créées dans les dispositions de nouveau financement des Chemins de fer Nationaux du Canada du projet de loi de 1952. Ce statut renfermait une disposition sur la conversion de la dette des Chemins de fer Nationaux du Canada en actions privilégiées. Les actions privilégiées rapportent un dividende quant il y en a à déclarer. Naturellement, ils ne déclarent jamais de dividendes de sorte que les actions privilégiées n'ont jamais de rendement.

En se fondant sur le bilan de 1972, le gouvernement se propose d'investir 43 millions de dollars en actions privilégiées dans le Canadien National. Suivant celui de 1973—et nous ne saurons jamais quand ce dernier sera disponible—le gouvernement pourra investir 43 ou 45 ou peut-être 50 millions de plus. Qui sait? Mais il est prêt à investir dans un plus grand nombre d'actions du CN.