

Responsabilité ministérielle

direction des finances d'Air Canada pour se rendre compte de ce qui s'y passe.

L'Association canadienne des employés du transport aérien a produit des preuves du manque d'organisation comptable et des déficiences de la facturation qui font perdre à la compagnie des millions de dollars. Et que font le premier ministre et le ministre des Transports? Ils répondent tout bêtement que les sociétés d'État ne s'administent pas sur le parquet de la Chambre des communes. Belle échappatoire en vérité! Et alors le secrétaire parlementaire me répond qu'Air Canada va comparaître devant le comité permanent des transports et communications, où nous pourrions l'interroger. Monsieur l'Orateur, ce comité n'est absolument pas en situation de procéder à une vérification comptable. Cela est impossible. Le gouvernement a les pouvoirs voulus pour détacher l'auditeur général auprès de la direction des finances de Winnipeg, pour qu'il reconnaisse la situation.

Voici certaines des accusations qui ont été portées. Je lis ceci dans le numéro du samedi 12 juin du *Free Press* de Winnipeg:

Mais le syndicat affirme que par l'intermédiaire de sa section de compensation, Air Canada a versé 40 millions de dollars aux autres compagnies sans la moindre vérification, et qu'en septembre son arriéré remontait à octobre 1973. En n'effectuant pas de vérification, affirme le syndicat, la compagnie se trouve à passer tout simplement par profits et pertes les erreurs de facturation qui s'élèvent normalement à 160 000 par mois, soit près de 2 millions par année.

Le syndicat nous a fournis tous les documents à l'appui. Ce ne sont pas des suppositions. Il a des preuves. J'ai ces documents. L'article poursuit:

Selon cette étude, le service d'Air Canada chargé de facturer aux autres compagnies aériennes les bons de vol acceptés par la société de la Couronne n'a pas une situation financière plus reluisante.

Selon le syndicat, 10 millions de dollars de ces bons n'avaient toujours pas été encaissés en septembre et, au cours de l'an dernier, ils arriérés ont atteint 20 millions de dollars. Même en supposant qu'ils soient recouvrés, l'ACETA estime que la compagnie aérienne a perdu des millions de dollars en intérêt sur ces recettes.

En mars de l'an dernier, les journaux ont cité une note de service échangée entre des fonctionnaires d'Air Canada de Winnipeg et de Montréal. Selon cette note de service, «des retards considérables dans la présentation de factures aux autres compagnies aériennes» auraient été observés en raison de la lenteur de l'administration.

Cela coûte actuellement des millions de dollars. On a estimé qu'un million de dollars en intérêt avait été perdu à cause de cette mauvaise administration.

Le vice-président d'Air Canada (direction des finances), M. Michael H. Cochrane a fait des déclarations sensationnelles à la *Free Press* de Winnipeg jeudi dernier. Il a nié les allégations du syndicat selon lesquelles la mauvaise gestion avait contribué au déficit record de 12,5 millions de dollars que la société a connu l'an dernier. Il a affirmé que des sociétés privées avaient effectué deux vérifications majeures, qu'elles avaient étudié à fond les méthodes de comptabilité d'Air Canada et les avaient trouvées satisfaisantes. Cette déclaration est tout à fait fausse. Aucune maison de comptes n'a fait une vérification détaillée à la direction des finances. Le vice-président a signalé que Clarkson and Gordon Ltd. avaient effectué des vérifications pour les fins de l'enquête Estey l'an dernier et Coopers and Lybrand pour la société elle-même. Le déficit, a-t-il dit, est imputable à une baisse importante du trafic voyageurs, à la hausse des prix du carburant et d'autres frais qui ne cessent de monter.

Dans le rapport de la maison Coopers and Lybrand sur l'état financier d'Air Canada en 1975, il est dit:

Notre examen comporte une révision générale des méthodes de comptabilité...

[M. McKenzie.]

J'ai demandé à des employés d'Air Canada si des comptables de Coopers and Lybrand avaient effectué une vérification convenable à la direction des finances à Winnipeg. Ils ont répondu qu'ils n'avaient vu personne. C'est en 1972 qu'ils ont vu pour la dernière fois quelqu'un venir effectuer une sorte de vérification.

En vertu du mandat conféré à la Commission Estey, la maison Clarkson and Gordon avait été priée de réviser d'abord le système de paiement centralisé à Winnipeg, le système de paiement à Montréal, le système d'achat à Dorval, certains achats dans les divisions locales et les autorisations de dépenses. La révision n'a pas touché aux listes de paie et ne comportait, sauf de façon très succincte, aucun examen des opérations courantes concernant certains décaissements précis. En somme, la facturation de la compagnie aérienne n'a pas été touchée.

● (2050)

J'ai signalé à maintes reprises les erreurs commises à la direction des finances, mais le ministre des Transports ne voulait pas m'entendre. Il a refusé de faire une enquête sur les difficultés éprouvées à la direction des finances d'Air Canada à Winnipeg.

Permettez-moi de citer un autre exemple de mauvaise gestion concernant le rapport des ventes de billets. En octobre 1975, des ventes de billets d'une valeur excédent \$96,000 n'avaient pas été signalées par des agences de voyage, ce qui représente un montant minimum de \$2,208,000 de transport non payé. Il n'en est pas fait mention dans le rapport de la maison Coopers et Lybrand ni dans celui de la maison Clarkson and Gordon. J'ai également signalé qu'Air Canada avait laissé des dettes s'accumuler jusqu'à concurrence de \$186,000; elle les a défalquées, car elle ne pouvait plus les percevoir. Je soutiens qu'en raison de ce fait seulement, le gouvernement devrait entreprendre une enquête sur la direction des finances. Somme toute, l'enquête Estey portait sur un poste de \$100,000 et a coûté au gouvernement environ \$400,000. Le commissaire Estey, après avoir examiné l'affaire, a déclaré qu'il n'avait jamais vu des procédures commerciales aussi irrégulières que les opérations d'Air Canada. Néanmoins, quand nous demandons au ministre des Transports de faire une enquête, nous essayons une rebuffade. Il ne réagit pas aux demandes d'enquête sur le fiasco financier de la direction des finances à Winnipeg.

Je voudrais maintenant parler du fondement même du régime parlementaire dont le Canada a hérité de la Grande-Bretagne: la solidarité du cabinet. Chacun sait que dans un cabinet, les ministres sont rarement d'accord sur une question quelconque et ce serait un pauvre cabinet si les ministres faisaient toujours l'unanimité. Ce ne serait rien moins qu'une assemblée de bœni-oui-oui. Et pourtant, bien que la solidarité ait toujours été une fiction, le régime ne peut fonctionner sans elle. Les ministres argumentent et discutent en privé, mais une fois prise la décision de la majorité, tous les ministres doivent l'appuyer ou démissionner honorablement; autrement, la vie de tout gouvernement serait brève et chaotique, celle du Parlement, une guerre de factions et les affaires publiques seraient négligées et perturbées par des élections fréquentes et peu concluantes.

En qualité d'avocat constitutionnel, le premier ministre (M. Trudeau) comprend parfaitement ces frictions historiques et les rouages du système. Lorsqu'il prit le pouvoir en 1968, le nouveau premier ministre a averti ses collègues que si l'un d'entre eux désavouait publiquement une décision du cabinet ou révélait un secret du cabinet, il serait