

Administration financière—Loi

M. Bill Domm (Peterborough): Monsieur le Président, je m'empresse de parler du projet de loi C-24 et de notre proposition de renvoi à six mois.

A mon avis, l'objet de cette mesure, loi tendant à modifier la loi sur l'administration financière à l'égard des sociétés d'État et à modifier d'autres lois en conséquence, ne résout pas les principaux problèmes auxquels nous nous heurtons actuellement. J'estime que cela a été mis parfaitement en évidence par certaines déclarations que nous avons entendues cet après-midi, notamment celle du député de Winnipeg-Birds Hill (M. Blaikie). J'ai été quelque peu amusé, monsieur le Président, quand il a déclaré—et je le cite de mémoire aussi fidèlement que possible: «Quand une société d'État fait quelque chose, le parti néo-démocrate la critique». Les critiques formulées par ce parti contre les sociétés d'État ne parviendraient pas à remplir le revers d'un timbre.

C'est à cause des sociétés d'État que la plupart des Canadiens s'inquiètent à l'heure actuelle. Inutile de chercher très longtemps parmi les 400 ou 500 sociétés d'État qui existent aujourd'hui pour trouver des cas de mauvaise administration à faire dresser les cheveux sur la tête, un gaspillage scandaleux en programmes dont on ne peut justifier les frais. La chose la plus grave qui a été dénoncée aujourd'hui, c'est que les sociétés d'État ne sont pas comptables devant la Chambre. Dans bien des cas, nous n'avons aucun moyen d'examiner leurs décisions.

● (1600)

Nous nous efforçons de rescaper une industrie aéronautique canadienne parce que nous voulons maintenir des emplois. Des emplois à de Havilland et à Canadair. Par l'entremise d'une autre société d'État, nous négocions des réductions de salaires et d'avantages aux dépens des employés afin que ces usines restent ouvertes. Au cours du dernier exercice financier, des cadres de ces sociétés d'État ont touché \$155,000 en primes. Dans l'entreprise privée, on ne verserait jamais une prime à des dirigeants qui ne réussissent pas à rentabiliser une entreprise. Dans l'entreprise privée, pour obtenir une prime, il faut faire des profits. Mais on peut s'en passer dans des sociétés d'État comme de Havilland.

Nous avons investi près de 700 millions dans cette entreprise pour maintenir les emplois de quelque 2,900 employés plus 10,000 autres dans les industries connexes. Et pourtant, nous ne pouvons emprunter du gouvernement du Canada à 7 p. 100 pour vendre l'avion qui nous a déjà coûté 700 millions. En quoi un programme de ce genre lancé par une quelconque société d'État permet-il d'économiser? Il est complètement absurde de fabriquer des avions et de négliger de se doter des mécanismes de mise en marché pour vendre ces avions. Si nous n'arrivons même pas à vendre des Dash-8 aux entreprises canadiennes, comment peut-on espérer en vendre à l'étranger?

Une entreprise irlandaise vend au Canada des appareils de 36 places, c'est-à-dire de la même taille que le Dash-8. Ce dernier est un meilleur avion, mais les deux sont de même taille. L'avion irlandais est plus économique à l'usage. Tous les transporteurs aériens du Canada peuvent acheter cet appareil, qui coûte environ deux millions de dollars moins cher l'unité.

Le ministre chargé de la CDIC a déclaré à la Chambre des communes que les ventes d'avions aux transporteurs aériens nationaux étaient assujetties aux exigences du GATT. C'est faux. Le GATT n'a absolument rien à voir avec la vente de ces appareils. Nous pouvons vendre des avions fabriqués au

Canada à tout acheteur canadien sans craindre le GATT. Le premier ministre (M. Trudeau) a confirmé aujourd'hui même à la Chambre des communes que cette affirmation était fautive et que le GATT ne touche nullement les ventes intérieures. C'est pourtant ce qu'avait déclaré à la Chambre le ministre responsable de cette société d'État. Le sénateur Austin a été interviewé à l'émission Canada AM la semaine dernière, et il a dit qu'il faut mettre au point une formule quelconque de prêts bonifiés. Il a parlé de 2 p. 100. J'ignore s'il voulait dire 2 p. 100 de plus que le taux préférentiel, mais si c'est ce qu'il voulait dire, jamais nous ne vendrons d'avion, car ce serait prohibitif. Cependant, il parlait d'un programme d'aide en ce qui concerne l'intérêt.

C'est l'un des inconvénients d'avoir des ministres à l'autre endroit. Nous avons à la Chambre des ministres chargés de sociétés d'État, et nous avons à l'autre endroit des ministres chargés de différents programmes sociaux. Nous devons écouter les émissions *Canada AM* et *The Journal* pour savoir ce qui s'y passe. Dans l'ensemble, les sociétés de la Couronne n'ont pas fait preuve de sérieux. Les Canadiens se font beaucoup de souci à propos de tout l'argent que le gouvernement engloutit dans ces sociétés.

J'aimerais examiner pendant un moment une autre situation qui inquiète aussi beaucoup les Canadiens. Nous nous plaignons à penser que le gouvernement est présent dans le secteur pétrolier et qu'en tant que Canadiens, Petro-Canada nous appartient. Nous sommes bien déçus lorsque nous lisons dans les journaux que Petro-Canada a signé avec ses sept autres partenaires du secteur pétrolier des accords réciproques à long terme—d'une durée d'une quinzaine d'années—de façon que leurs camions puissent s'approvisionner aux mêmes réservoirs à la raffinerie. Les sociétés Gulf, Shell, Imperial Oil, Suncor et Petro-Canada—les deux dernières étant la propriété des Canadiens—s'échangent comme cela leurs produits. Si ce n'est pas là le moyen de contrôler le produit à la source, si ce n'est pas là, comme on l'a signalé au comité d'enquête sur les coalitions, le moyen pour les sociétés pétrolières, y compris notre propre société Petro-Canada, de contrôler les prix de gros à la raffinerie, je ne comprends plus rien. Puis Petro-Canada informe ses détaillants qu'elle entend demeurer propriétaire de leurs stocks souterrain et qu'elle leur versera une commission sur les quantités qu'ils vendent aux automobilistes. Ainsi les sociétés pétrolières sont-elles en mesure de contrôler également les prix de détail.

Comment se fait-il que l'essence ordinaire coûte à l'heure actuelle 33c. le litre à l'est de Peterborough, alors qu'à Ottawa elle coûte 48c. le litre, et bien souvent davantage. Comment se fait-il que le prix de l'essence qu'acheminent les énormes camions-citernes varie le long de la route? Moi qui connais le secteur pétrolier depuis 15 ans, je puis vous dire que c'est parce que les sociétés pétrolières contrôlent les prix à la raffinerie. Petro-Canada, notre propre régie des pétroles, participe à cette cartellisation. Je ne formule pas cette accusation à la légère, monsieur le Président. Je ne fais que répéter ce qu'ont dit les enquêteurs du gouvernement lorsqu'ils ont comparé devant la commission des prix qui examinait les possibilités de coalition au sein du secteur pétrolier. Il ne peut y avoir de commercialisation équitable quand des sociétés d'État contractent des