

Pièces de véhicules

puisse présenter un projet de loi pour que la Chambre l'étudie.

Si un député me succède dans ce débat, il fera du tort aux agriculteurs en torpillant ce projet de loi et en le reléguant à la dernière page du *Feuilleton*. Je parle habituellement beaucoup plus longtemps, mais j'abrègerai mes remarques afin que la Chambre puisse permettre au projet de loi d'aller au comité. J'espère qu'aucun autre député ne prendra la parole afin que cette question extrêmement importante soit renvoyée au comité de l'agriculture.

Des voix: Le vote.

M. Maurice Foster (secrétaire parlementaire du président du Conseil privé): Monsieur l'Orateur, je suis heureux de pouvoir parler du bill cet après-midi. Il n'y a aucun doute que cette question préoccupe beaucoup les agriculteurs et je félicite donc le député de Meadow Lake (M. Nesdoly) d'avoir présenté le bill à la Chambre. Si j'en avais le temps, j'examinerais en détail la question de savoir si ce domaine relève plutôt du gouvernement fédéral ou des gouvernements provinciaux.

Le bill tend à garantir une réserve de pièces pour une période de 10 ans. Il s'agit certainement d'un aspect important du problème de la fourniture des pièces de rechange pour les machines agricoles, mais le problème des réparations et de la fourniture rapide de ces pièces en cas de panne est aussi important. Bon nombre d'entre nous entendons parler lors de réunions agricoles de la difficulté d'obtenir des pièces de rechange presque immédiatement, surtout pendant la période des récoltes, quant il se produit beaucoup de pannes et que la livraison rapide des pièces de rechange pose un problème au niveau régional ou provincial.

Lors de la réunion de la Fédération canadienne de l'agriculture en février dernier à Saskatoon, la résolution suivante a été adoptée à l'égard des réparations apportées aux machines agricoles:

a) Que les détaillants conservent une réserve suffisante de pièces de rechange pour pouvoir réparer rapidement les machines agricoles, surtout pendant les périodes de pointe.

b) Que les agriculteurs puissent se procurer des pièces de rechange de machines agricoles et des services de réparation pendant les fins de semaines, au besoin, et pendant les heures de repas.

c) Que les pièces des machines agricoles soient plus normalisées.

d) Qu'il soit possible d'acheter les pièces de rechange nécessaires pour réparer une machine plutôt que l'article complet.

On a aussi établi un comité des machines agricoles; son mandat comprend l'élaboration d'une évaluation comparative des fabricants de machines...

M. l'Orateur: A l'ordre. Le discours du député est extrêmement intéressant, mais il est 6 heures et la présidence doit signaler à la Chambre que le temps réservé à l'étude des mesures d'initiative parlementaire est expiré.

(La séance est suspendue à 6 heures.)

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance reprend à 8 heures.

[M. Knight.]

ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA ET AIR CANADA

PRESTATION DE FONDS POUR CERTAINES DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENTS ET LA GARANTIE DE VALEURS ET DE DÉBENTURES

La Chambre reprend l'étude du 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 des 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'amendement.

L'hon. Bryce Mackasey (Verdun): Monsieur l'Orateur, avant la pause pour le dîner, j'ai eu quelques instants pour commencer mon discours. Je parlerai du bill et de certaines observations du député de Mississauga (M. Blenkarn). On retarde l'adoption du bill C-5 depuis quelque temps. Les députés ont le droit de le faire. La situation cependant embarrasse le CN comme Air Canada car, quoi qu'en pensent les députés, les sociétés ont droit au financement. Les députés, bien sûr, peuvent mettre ce financement en question.

Il me semble qu'ils ont eu tout le temps au comité, sous la présidence compétente du député de Crowfoot, de faire leur enquête et leur étude et d'interroger les représentants du CN et d'Air Canada sur les divers aspects de l'activité des deux sociétés. Je ne veux pas discuter avec le député de la transaction entre Air Canada et Wardair dont il a parlé cet après-midi, ni de la question de savoir si Air Canada a payé 30 p. 100 des actions de Wardair trop cher ou pas assez ou si les actions devraient être évaluées à 30 fois, 15 fois ou dix fois le rendement. Tout dépend de ce que l'on entend par «rendement». S'agit-il du rendement avant ou après amortissement, de celui que l'on déclare aux fins de l'impôt sur le revenu ou aux fins de l'impôt sur les sociétés?

Le député conviendra, je pense, que ce n'est pas ce dont il s'agit. Involontairement, j'en suis certain, le député a laissé entendre que la société Air Canada avait payé beaucoup plus à Wardair qu'elle aurait dû le faire. J'ai peut-être mal interprété les propos du député, il est passé maître dans l'art de la discussion. Même involontairement, ce n'est pas ce qu'il a voulu dire, j'en suis certain.

La question fondamentale est la suivante: Air Canada devrait-elle acheter des actions de Wardair? Ce qu'on a peut-être omis de dire—je n'en sais rien, car je n'ai pas écouté ou lu tous les discours prononcés dans le cadre de ce débat—c'est qu'avant de conclure une entente financière avec Wardair, Air Canada a reçu les conseils les plus éclairés d'experts reconnus dans ce domaine. On l'a signalé avec force au comité permanent lorsque cette question a été étudiée, au cours de la dernière session.

La question est de savoir ce qu'Air Canada reçoit en retour de ses investissements dans la société Wardair, et non si Air Canada a payé un prix juste. Le prix juste est affaire d'opinion. Selon des observateurs et des consultants dans l'industrie aéronautique, Air Canada a payé un prix juste. La question est plutôt de savoir si cette transac-