

délai. Je pense que nous devrions commencer ce matin pour voir ce que nous pourrions accomplir.

Le sénateur Benidickson: Hier, à la Chambre j'ai formulé certaines observations à cet égard. Nous ne disposons pas encore du hansard d'hier, mais je me souviens que le principal argument que j'ai présenté c'est que bien que le Comité doive probablement étudier un grand nombre de questions, il aura en outre surtout beaucoup de difficultés à terminer l'étude du présent projet de loi et d'en faire rapport jusqu'à ce que nous disposions au moins des chiffres préliminaires relatifs aux activités pour l'année 1973.

Si les honorables sénateurs lisent la première page du projet de loi ils verront qu'on nous demande essentiellement d'autoriser l'octroi de fonds pour certaines dépenses en immobilisations pour la période allant du 1^{er} janvier 1973 au 30 juin 1974. Si mes souvenirs sont exacts la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada présente son rapport annuel en fonction de l'année civile. Comme je l'ai dit hier au Sénat, j'ai lu dans le journal financier de la semaine dernière un résumé des opérations du concurrent de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada pour l'année civile 1973, dans lequel il présentait au public, sous forme d'annonce publicitaire, un état résumé de son revenu pour 1973 qu'il comparait à celui de l'année civile précédente, en indiquant s'il y avait eu une augmentation ou une diminution des recettes au cours d'une année par rapport à l'autre. J'ai déclaré que personnellement je n'avais pas reçu un exemplaire relié du rapport détaillé de la Compagnie des chemins de fer du Canadien pacifique qui est habituellement fourni aux députés, de même que nous recevons les rapports annuels du Canadien national.

Même lorsque le rapport annuel du Canadien national de 1972 a été déposé à la Chambre des communes, je crois le 5 juin 1972, le ministre des Transports qui l'a déposé, a indiqué qu'il semblait qu'il y avait une entorse à la procédure, qu'il manquait quelque chose. Je voudrais interroger le ministre pour savoir de quel entorse aux prescriptions statutaires il s'agissait lorsqu'il a exprimé ses doutes en présentant les rapports de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et d'Air Canada, à ce moment-là.

Hier on m'a critiqué pour avoir déclaré que d'après le débat j'avais conclu qu'apparemment il n'y avait pas d'urgence particulière, puisque nous n'avons jamais adopté de projets de loi portant l'octroi de subsides pour les dépenses de 1972 ou de 1971. J'ai pensé que si les chemins de fer continuaient à fonctionner et les avions à assurer les vols, il n'y avait pas grande urgence. Toutefois, le sénateur Langlois a répondu à ma déclaration en disant qu'en ce qui concerne un poste, en livres sterling, figurant au budget d'Air Canada pour l'achat de moteurs Rolls Royce, il y avait une certaine urgence. Là encore, j'aimerais que des représentants d'Air Canada me donnent de plus amples renseignements à ce sujet, mais ils ne sont pas ici ce matin.

Le président suppléant: Oui, ils sont ici.

Le sénateur Benidickson: En tout cas, je me souviens que pour étudier l'actuel projet de loi, nous devons examiner quatre autres bills. Ou bien on n'a jamais mis la dernière main à certains d'entre eux, ou bien ils n'ont jamais obtenu la sanction royale ou ne sont pas devenus des lois. Je pense au bill C-186, dont la première lecture a eu lieu le 21 février 1972, au bill C-4 de 1971 pour l'octroi de subsi-

des, le bill C-164 pour l'octroi de subsides en 1972, première session de la 29^e législature, et le bill C-5 de la présente législature. L'un de ces bills ou peut-être plusieurs faisaient mention de 13 millions de livres sterling pour l'achat de moteurs Rolls Royce par Air Canada. Par conséquent, ce poste n'est pas nouveau. Bien entendu, ce n'était pas entièrement la faute du Parlement. Je pense que ce retard était dû à la faillite et aux difficultés financières de la société Rolls Royce elle-même, dont la plupart d'entre nous ont connaissance.

Un grand nombre de questions, autres que des problèmes de transport, ont été récemment étudiées à fond par le comité de l'autre endroit, par exemple des questions d'organisation financière, de sorte que je ne pense pas qu'en toute conscience, il nous soit possible de terminer nos délibérations ce matin. Si nous ne pouvons pas faire rapport du projet de loi ce matin, je ne sais pas dans quelle mesure nos travaux seront avancés. Toutefois, si les membres du Comité tiennent à ce que nous commencions nos travaux, puisque nous avons devant nous des témoins spécialisés dans les questions financières—pas les présidents, mais certains directeurs financiers de ces sociétés—peut-être pourrait-on porter à leur connaissance le genre de renseignements que les membres du Comité désiraient obtenir au cours des séances futures avant que notre Comité fasse rapport du projet de loi au Sénat.

Je répète que même si un rapport imprimé n'est pas disponible, je suis certain qu'actuellement la vérification de comptes permanents que le sénateur Langlois a mentionnée hier et qui a été effectuée durant toute l'année 1973, nous fournira au moins des chiffres préliminaires sur les recettes et les dépenses de 1973. Puis on pourrait nous dire comment certaines dépenses en immobilisations et d'autres ont été réglées durant la même année. Hier, ces renseignements ont été fournis par le sénateur Langlois pour les années 1971 et 1972. Je le répète, notre Comité est chargé d'étudier actuellement, malgré le temps écoulé, ce qui s'est passé en 1973. Mais nous n'avons pas de rapport ou de chiffres indiquant le montant des dépenses en 1973. Ceux qu'on nous a communiqués hier soir, et que le comité de la Chambre des communes a obtenus en novembre dernier sur le fonctionnement des réseaux de transport, n'ont trait qu'aux années civiles 1971 et 1972. C'est un aspect du problème.

Ensuite, je tiens à dire aux administrateurs de ces sociétés que je ne me propose pas de m'enquérir personnellement d'activités telles que la fourniture de wagons de marchandises, les investissements hôteliers, les investissements effectués par le Canadien National et le Canadien Pacifique dans la coûteuse tour des communications à Toronto, de l'organisation rationnelle des embranchements et de toutes ces autres questions qui sont plus d'intérêt local pour les députés et qui ont été étudiées en détail à la Chambre des communes en 1973 durant les mois qui ont précédé la Noël, mais je pense que le moment est venu où on devrait nous expliquer pour quelles raisons un statut annuel est présenté sous cette forme.

Il nous faudrait, je crois, déterminer si, comme beaucoup le prétendent, c'est tellement encombrant. J'aimerais savoir ce que les conseillers juridiques des ministères du Travail, des Finances et de la Justice proposent pour éviter de nous soumettre des lois que bien des gens qualifieraient de monstrueuses et que je trouve pour ma part ridicules, qui traitent après coup et rétroactivement des questions de cette importance. Je crois que c'est ridiculiser le Parlement que de lui demander d'adopter de telles