

complètement ce système de régie, surtout si l'on considère la réponse que j'ai obtenue ce matin au sujet du désastre de Toronto. La seule direction exercée sur le réseau est l'influence politique. Maintiendrons-nous ce régime d'entreprise d'Etat? Je ne puis concevoir d'entreprise étatisée en mesure de fonctionner de la même manière que celle-là. Les administrateurs ne gèrent pas; on ne vérifie pas comme il convient la comptabilité du réseau; aucun spécialiste en matière de finance ne soumet de rapport à son sujet.

L'attitude du Gouvernement me renverse. Le chemin de fer n'a pas eu l'occasion de fonctionner convenablement, parce qu'on en fait une affaire politique en tout, pour tout et toujours. Nous l'avons vu assujétir à tarif dicté par la politique. Aucun réseau ne peut fonctionner dans de telles conditions. Nous avons assuré la réussite de grandes entreprises d'utilité publique en Ontario. Il s'agit en l'espèce d'une vaste entreprise d'utilité publique, la plus grande entreprise étatisée que nous ayons jamais eue au pays. Elle défaille de jour en jour par suite de l'ingérence du Parlement. Nous ne faisons rien pour régler le chemin de fer. Sans doute doit-il s'adresser au Parlement pour que ce dernier comble ses déficits, oui-da! mais je crois que le jour viendra où, à titre de membres du Parlement, nous devrions affermir la main du Gouvernement et faire en sorte que ce grand chemin de fer, qui a accompli une tâche magnifique, soit administré du point de vue commercial.

M. LOCKHART: Il me semble étrange qu'un projet de résolution comportant une dépense de 85 millions et d'autres éventualités impossibles à prévoir, qui peut, en fin de compte, revêtir la forme d'un blanc-seing, suscite si peu d'opposition, alors qu'au contraire, lorsque l'honorable député de Broadview et moi-même proposons une modeste dépense, pour un outillage qui n'est pas compliqué,—il s'agit de relier par voie ferrée et par voie d'eau la péninsule du Niagara à Toronto,—on s'y oppose immédiatement. Si nous proposons de remplacer de l'outillage ancien et peu sûr, on nous éconduit. Et cependant, compte tenu des obligations qui pourront découler du présent projet de résolution, nous devons peut-être dépenser jusqu'à concurrence de 188 millions.

Sans nier qu'il puisse être avantageux de s'occuper des divisions distinctes que compte le pays, je crois que certaines de ces questions d'importance secondaire méritent de retenir notre attention, puisqu'il s'agit du confort du public voyageur, en particulier de celui

des nombreux touristes qui traversent la frontière à Niagara et à Fort-Erié pour se rendre dans la grande ville métropolitaine de Toronto. Comme ces gens aiment accomplir une partie de leur voyage en bateau, nous avons tort d'adopter une résolution de ce genre de façon à leur laisser croire que nous ne pouvons leur offrir, sur le lac Ontario, de moyens de transport sûrs et convenables. Cela est difficile à comprendre. Tant qu'on n'aura pas remédié à cette lacune, je continuerai, comme par le passé, à faire entendre mes protestations.

M. JACKMAN: Avant l'adoption du projet de résolution, je me permets de signaler au comité le dilemme en face duquel il se trouve. Mes observations tiennent à ce que, l'an dernier, le National-Canadien est passé d'un excédent d'exploitation à un déficit d'exploitation de quelque 15 millions de dollars et qu'il prévoit, cette année, un déficit de \$23,400,000, chiffre qui n'est d'ailleurs qu'estimatif.

Vu ce déficit et certaines immobilisations plus l'augmentation de 20 millions du fonds de roulement, le Gouvernement demande l'autorisation d'émettre pour 85 millions de nouvelles valeurs et la liberté totale de combler les déficits d'exploitation qui pourront se produire, non seulement en ce qui concerne les chemins de fer et les lignes maritimes, mais aussi les Lignes aériennes Trans-Canada, qui appartiennent maintenant à la catégorie des entreprises déficitaires. Il semble que toutes ces entreprises publiques de transport ferroviaire et maritime, auxquelles vient maintenant s'ajouter Air-Canada, soient destinées désormais à perdre de l'argent et à constituer de nouveau une charge pour le contribuable. Dans ces circonstances, il me semble bon de rappeler ce que nous faisons, et à quel point nos interventions sont dénuées de sens.

Voici que nous adoptons une résolution autorisant la prise en charge de certaines obligations financières jusqu'à concurrence de 85 millions, plus celle d'émettre un chèque en blanc. Le budget sur lequel nous nous fondons en ce moment nous a été soumis avant le 30 mars, alors qu'on avait accordé une augmentation des tarifs. Il est donc évident que ce budget n'a aucun sens, et il est d'ailleurs inévitable qu'il en soit ainsi, dans une certaine mesure, à cause de la variation des frais, salaires, matériaux, etc. au cours de l'année. Il est probable qu'en 1948 tous ces frais augmenteront. Bref, le budget ne veut rien dire. C'est une pure hypothèse fondée sur rien du tout.

Je n'ai pas l'intention d'établir un parallèle entre l'entreprise publique et l'entreprise pri-