

services transcontinentaux. L'argent utilisé à cette fin ne devrait pas être mis dans un même panier et confondu avec la dette de deux milliards de dollars qui n'a cessé d'augmenter depuis que nous avons acheté le Grand Tronc, il y a plus d'un demi-siècle.

J'estimerai malhonnête le député qui n'appuierait pas cette motion, qui tend à obliger le gouvernement à prendre l'engagement de réduire la dette à un niveau acceptable et à verser la dette du Canadien National dans la dette nationale—car il refuserait ainsi de contribuer à créer une situation permettant au gouvernement d'envisager loyalement le service-voyageurs du Canadien National et de décider s'il est rentable ou non.

● (3.20 p.m.)

Le CN atteint un point où sa dette va bientôt égaler notre produit national brut. Sur papier, nous ne connaissons personne qui voudrait acheter le CN pour 2 milliards. Nous devrions faire la même chose que pour toute autre entreprise mettre de l'ordre dans ses comptes afin que nous puissions avoir une image réelle de la société sans cette dette.

Tous les députés qui affirment s'intéresser au CN, à l'établissement d'un tarif des frais de transport pour chaque région du Canada, devraient considérer sérieusement cette suggestion. Nous avons essayé plusieurs fois de nous battre sur la question de la dette du CN. Je ne vois aucune raison de la traîner de cette façon. En fait, j'y vois bien des inconvénients.

Le ministre d'État (M. Gray), qui défend ce projet de loi à la Chambre, devrait pouvoir nous dire ce qu'on fera au sujet de ce problème dans le proche avenir afin que nous n'en soyons pas saisis chaque année. Pour lui donner le temps de faire quelque chose à ce sujet, je crois que les députés seraient bien inspirés de renvoyer le bill à six mois. Le gouvernement aurait alors le temps de considérer d'autres méthodes de financement pour le CN et de transférer sa dette de 2 milliards à la dette nationale.

Le CN ne pourra jamais s'acquitter de cette dette et ce sont les contribuables qui devront porter le fardeau que les seuls intérêts rendront déjà lourd.

M. Jack McIntosh (Swift Current-Maple Creek): Règle générale, monsieur l'Orateur, je ne suis pas en mesure d'appuyer une motion du NPD. Cette fois, cependant, je me crois tenu d'appuyer l'amendement proposé par le député de Timiskaming (M. Peters), mais mon motif de le faire est très loin du sien, bien que le député ait parlé de façon fort sensée.

[M. Peters.]

En fait, bien des idées qu'il a exprimées hier soir et aujourd'hui me portent à croire qu'il est, au fond, un tenant de l'entreprise privée. Il ne croit pas aux monopoles, comme d'autres députés du NPD et, en réalité, une suggestion qu'il a faite hier soir me porte à croire qu'il penche vers les principes du crédit social à propos des obligations déjà émises par le Canadien National.

Le député est logique puisque le Parlement a récemment effacé le déficit d'Expo 1967. Le gouvernement avait proposé que ce déficit-là soit annulé; le député propose qu'on fasse la même chose pour la dette du Canadien National. Le CN devrait pouvoir présenter son rapport annuel au Parlement et nous dire qu'il a réalisé des bénéfices de 41 millions de dollars—s'il s'agit d'un bénéfice—ou qu'il a subi un déficit de 29 millions, et le dire de façon que nous sachions que c'est un déficit. Les Canadiens sont disposés à payer un déficit de cette nature en retour des services que rend le CN. Dans cette perspective, j'appuierais l'amendement du député.

A titre de députés responsables, pouvons-nous nous permettre de renvoyer ce bill à six mois? En réponse, je signale que le titre précise que le bill couvre la période du 1^{er} janvier 1969 au 30 juin 1970, de sorte que six mois de plus ne feront aucune différence. En fait, je pense que le député aurait dû proposer une période plus longue que six mois, parce que le bill ne fait que donner au gouvernement un chèque en blanc pour tout déficit du CN ou d'Air Canada.

En qualité de députés, nous devrions pouvoir découvrir la provenance d'un déficit de 29 millions. Nous accordons notre confiance aux directeurs du Canadien National, mais nous devrions connaître les postes d'où provient le déficit. A mon avis, le bill est trompeur, et j'y reviendrai dans un moment.

Ce qui m'a incité à parler du bill C-7, c'est un article paru dans mon journal local, le *Sun* de Swift Current, du 28 novembre. La manchette est fort alarmante: *Prospects of Western Separation Increasing*. On y fait allusion à un discours du premier ministre libéral de la Saskatchewan, et je cite:

Le premier ministre Ross Thatcher a déclaré aujourd'hui que le projet de réformes fiscales d'Ottawa et les augmentations des taux du transport ferroviaire de la potasse et de la pulpe contribuent à accentuer la possibilité d'une scission de l'Ouest.

En dix jours, c'est la deuxième fois que je parle à la Chambre de la sécession de l'Ouest. Le 24 novembre, à propos du tarif des douanes, j'ai dit que ses effets désavantageux pour