

se plaindre. Je crois, monsieur le président, que tout le problème de notre système de transport public est attribuable au mauvais financement du gouvernement.

Je pense qu'il n'est pas trop tard pour résoudre ce problème, même si depuis 25 ans, nous avons payé pratiquement le total de la dette actuelle seulement en intérêt. Depuis 25 ans, nous avons dû déboursier, d'après le rapport qu'on a présenté, la somme de \$1,275,-499,000 en intérêt. Or, si le National-Canadien avait été financé selon la méthode proposée par le Ralliement créditiste, la dette serait pratiquement acquittée. On ne serait pas obligé de revenir à la charge chaque année, comme je l'ai dit tout à l'heure, avec des résolutions comme celle que nous étudions cet après-midi. Je crois que le gouvernement devrait songer sérieusement à d'autres propositions en vue de trouver une solution à ce problème.

[Traduction]

M. Lundrigan: Monsieur le président, sans autre commentaire, les sentiments du comité à l'égard de la résolution qui fait l'objet du présent débat sont bien évidents. Cette résolution se rapporte au financement du National-Canadien. Elle est conçue dans les termes suivants:

La Chambre décide qu'il est opportun de présenter une mesure autorisant les Chemins de fer Nationaux du Canada à faire, au cours de l'année civile 1968, des dépenses d'établissement comprenant des placements dans les valeurs des compagnies affiliées et ne dépassant pas, dans l'ensemble, \$264,400,000 . . .

Et elle se continue avec plus de millions de dollars, et encore plus de millions de dollars.

Je crois que cette résolution annuelle n'est ordinairement pas débattue. Je donne immédiatement avis qu'à compter de maintenant et tant qu'il n'y aura pas de rectification de l'injustice actuelle en ce qui concerne un chemin de fer de l'Est, nous assisterons à d'innombrables débats sur tout ce dont la Chambre sera saisie et qui se rapportera de quelque façon au National-Canadien, ou même au domaine du transport tout entier. Nous sommes tous conscients qu'il faut des centaines de millions de dollars pour maintenir le National-Canadien. Dès lors, le Parlement doit donner son assentiment. Nous avons affecté par l'entremise du ministère des Transports un montant imposant d'argent pour permettre à Jack Pickersgill et à ses acolytes de survivre. Nous croyons qu'ils éprouvent d'énormes difficultés.

• (3.50 p.m.)

Je crois que les \$40,000 suffiront à M. Jack Pickersgill pour l'hiver, ou peut-être ce mon-

tant a-t-il augmenté. Je prends part au débat sur la résolution parce que, d'après moi, nous avons un «oxymoron». Je constate que le député de Gamelin quitte son siège. Ce n'est pas un mot obscène et je n'ai pas mis l'accent sur la fin du mot, mais plutôt sur le fait que nous sommes à débattre une situation grandement paradoxale. La résolution implique que le gouvernement du Canada va devoir voter plusieurs centaines de millions de dollars pour l'exploitation des chemins de fer Nationaux du Canada. Nous savons que le National-Canadien a subi un déficit de 35.9 millions de dollars en 1967. Nous savons que l'une des provinces canadiennes va perdre son réseau ferroviaire qui ne coûte, même avec tous les suppléments dont a parlé le député de Grand Falls-White Bay-Labrador, pas même un million. Nous nageons en pleine contradiction. Si elle doit s'appuyer sur une telle logique, l'économie canadienne va certes traverser des années de crise.

Il y a quelques semaines à peine, à l'appui d'une question posée par l'honorable représentant de Saint-Jean-Est, j'ai demandé au ministre des Transports pourquoi nous devrions perdre notre chemin de fer, et pourquoi on n'abandonnait pas certaines lignes en Colombie-Britannique, en Ontario, en Nouvelle-Écosse ou dans toute autre province. Or, on a signalé aujourd'hui que le ministre s'était déclaré désolé de ce qui arrivait. Le motif de l'abandon, a-t-il dit, est la hausse des frais de transport par chemin de fer. Je lui ai alors demandé quand la Commission canadienne des transports arrêterait et ferait sanctionner par le gouvernement son projet d'abandon de tous les services-voyageurs du pays entier. L'an dernier on a constaté à Terre-Neuve, même avec tout le remplissage, un déficit de moins d'un million, alors que pour tout le pays il a atteint \$35.9 millions. Ainsi, en toute logique, le Canada peut parfaitement se passer des services ferroviaires du National-Canadien.

Ce n'est pas un argument, mais c'est plutôt une question logique de demander pourquoi le National-Canadien ne devrait pas être abandonné d'un bout à l'autre du pays. Naturellement, nous ne nous rallions pas à une telle idée, pas plus qu'aucun autre député, car nous savons qu'il est nécessaire de maintenir ce service. Lorsque nous parlons de service précisément, le ministre des Postes en a conscience, je pense, de par la nature même du terme, cela implique des dépenses d'argent que le contribuable canadien doit acquitter.

Depuis deux ans, il s'est produit dans le domaine des transport et des communications