

le ministre des Finances, son secrétaire parlementaire et d'autres discuteront de la chose avec le National-Canadien. Je n'oublie pas la promesse à ce sujet du ministre d'État, le député de Winnipeg-Sud. Voici la dernière phrase qu'il prononçait lors du débat d'ajournement du 24 septembre 1968, comme en fait foi la page 440 du Hansard:

Je peux assurer au député de Winnipeg-Nord-Centre que le gouvernement continuera de s'entretenir avec la direction des chemins de fer sur le sort des retraités.

• (3.40 p.m.)

Tout ce que nous proposons de faire aux termes de cette résolution est important—le financement du National-Canadien et d'Air Canada, le développement du capital et la construction. Mais, monsieur le président, les gens aussi sont importants. Ils le sont non seulement tandis qu'ils travaillent au National-Canadien, mais aussi par la suite, et je crois qu'il faut faire quelque chose au sujet de leur pension.

[Français]

M. Laprise: Monsieur le président, je voudrais faire quelques observations sur l'ensemble de la résolution qui nous est soumise cet après-midi et à la suite de laquelle un bill sera certainement adopté par la Chambre.

Je ne m'attarderai pas tellement sur le fonctionnement du National-Canadien, mais je m'en tiendrai plutôt au fait qu'on nous demande de voter une somme globale de près d'un demi-milliard de dollars pour le financement des chemins de fer Nationaux. Je remarque que cette résolution nous revient presque chaque année, en vue de fournir les fonds nécessaires pour le fonctionnement de nos systèmes de transport par chemin de fer.

Monsieur le président, je reconnais que nous avons besoin, au Canada, d'un système de transport public, mais quant à la façon dont nous finançons notre propre système de transport, je me permets de dire mon désaccord. Je ne critiquerai pas, cet après-midi, l'administration du National-Canadien, parce qu'en examinant le rapport que nous fournit cette société, chaque année, je constate que l'administration dans l'ensemble est, à mon avis, assez bonne, puisque depuis quelques années, du moins depuis 1962, cette société réussit à accumuler des surplus d'exploitation. Cependant, quand on étudie attentivement les rapports, on remarque tout de même chaque année des déficits assez considérables, malgré les surplus d'exploitation.

Cela découle, monsieur le président, de la dette énorme du National-Canadien qui, en 1967, a atteint tout de même environ un milliard 800 millions de dollars. Au fait, malgré

[M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre).]

un excédent de \$29,200,000, le National-Canadien a quand même accusé un déficit de \$35,900,000, après avoir payé \$65,100,000 en intérêt sur sa dette.

Alors, monsieur le président, si le National-Canadien est obligé de nous présenter un rapport déficitaire, cela n'est pas dû en partie à son exploitation ou à son administration, mais plutôt à la mauvaise administration du gouvernement qui n'a pas su financer ou établir sa propre société de transport ferroviaire sur une base solide et rentable.

Dans le rapport annuel de 1967 du National-Canadien, on peut lire à la page 23, au tout début des commentaires, et je cite:

Au cours de l'année 1967, les Chemins de fer Nationaux et le pays tout entier ont éprouvé un sentiment de fierté vis-à-vis de l'œuvre accomplie et de confiance accrue dans l'avenir.

Monsieur le président, nous pouvons être fiers de ce jugement sur notre réseau de transport ferroviaire, mais je pense que la façon dont ce réseau est administré et les frais que cette administration entraîne pour le gouvernement ne sont pas pour nous un motif de fierté.

Si je consulte la page qui traite de subventions, je remarque qu'au cours de l'année 1967, nous avons versé \$63,100,000, soit le coût approximatif de l'intérêt sur la dette du National-Canadien. Voici où je veux en venir, monsieur le président. Je désire recommander au gouvernement de trouver une autre façon de financer cette société d'État. Ce faisant, il ne serait pas obligé, chaque année, de toujours revenir à la charge avec une motion semblable et nous demander de voter les crédits nécessaires. Par exemple, on mentionne une somme de 75 millions pour acquitter certaines obligations; en somme, on emprunte pour payer une dette qui devient échue, et je suis d'avis que cela ne réglera jamais rien.

Une des recommandations que je veux faire à ce stade-ci de l'étude de la résolution tend justement à demander au gouvernement de songer à un autre moyen de financer cette société d'État qui, en somme, appartient aux Canadiens, afin qu'elle ne devienne pas déficitaire à cause de son système de financement.

La suggestion que je fais au gouvernement, c'est d'étudier attentivement les propositions que le Ralliement créditiste fait dans cette enceinte depuis 1935, et je suis sûr qu'il y trouvera la solution qui permettra aux Canadiens d'être vraiment fiers de posséder une compagnie de transport qui leur rapporte et qui assurera des services au Canada tout entier. A ce moment-là, nous n'entendrons plus de plaintes comme celles que nous avons entendues cet après-midi de la part des députés de Terre-Neuve, qui avaient raison de