

vée, mais si celles dont nous parlons en ce moment appartenaient à des particuliers il faudrait qu'elles s'adressent à un banquier, et si elles étaient déficitaires il faudrait qu'elles prouvent à ce dernier qu'elles ont de bonnes raisons de demander une prorogation de crédit ou des facilités de caisse. Il faudrait qu'elles prouvent, non seulement que les services qu'elles assurent sont indispensables et que leurs affaires sont bien administrées.

Selon la méthode suivie dans le cas de ces entreprises, les sociétés, quelles qu'elles soient, s'adressent au Parlement et sur la foi d'un budget qui ne signifie absolument rien, puisqu'aucune révision n'a été faite depuis la majoration du tarif-marchandises survenue le 30 mars, elles obtiennent un blanc-seing à l'égard des futurs déficits d'exploitation. Cela diffère totalement de la méthode ordinaire selon laquelle une société particulière doit fournir des garanties à une banque avant que celle-ci lui avance des fonds à même les épargnes de ses déposants.

Je ferai remarquer au comité que nous procédons en quelque sorte à l'aveuglette, mais que le régime existant ne nous laisse pas d'alternative, et qu'en adoptant cette résolution nous nous trouverons à donner au National-Canadien, à la *West Indies Steamships* et aux Lignes aériennes Trans-Canada un blanc-seing qui leur permettra de diriger leur exploitation comme bon leur semblera. Le pays acquittera les frais et l'an prochain ces sociétés viendront nous demander d'autoriser un déficit déjà existant.

M. MACDONNELL (Muskoka-Ontario): Je désire faire quelques remarques analogues à celles de l'honorable député de Rosedale. Ainsi qu'il l'a déclaré, nous nous engageons d'avance à approuver, quoi qu'il arrive, les comptes des Lignes aériennes Trans-Canada. Nous avons devant nous le bilan de cette société pour 1947; il fait surgir certains points fort importants quant aux méthodes de comptabilité de cette entreprise. Je me demande si le moment est bien choisi d'approfondir ce point car, si aucune autre occasion ne doit nous en être fournie, il importe de l'éclaircir dès maintenant. Je ne crois pas que nous devions ratifier ces comptes sans tenter de nous renseigner à leur sujet. Je ne sais trop si l'occasion s'y prête car, comme l'a fait remarquer l'honorable député de Rosedale, il s'agit pour l'instant d'approuver le mode d'administration d'Air-Canada. Est-ce le temps,—c'est peut-être notre seule occasion,—de poser certaines questions importantes à propos d'Air-Canada?

[M. Jackman.]

On nous dit qu'on pourra revenir là-dessus lors de l'étude des crédits du ministère de la Reconstruction et des Approvisionnement, mais je n'en suis pas sûr. Je ne crois pas que la question soit venue sur le tapis au moment de l'examen des crédits du ministère des Transports. Quoi qu'il en soit, nous en sommes effectivement saisis en ce moment. Je ne voudrais pas perdre l'occasion de poser des questions à moins qu'il ne soit bien entendu que nous reviendrons là-dessus plus tard.

M. le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: La résolution, évidemment, ne porte que sur les obligations financières de la société. Je ne crois pas qu'on puisse rattacher l'exploitation des chemins de fer au ministère des Finances.

M. KNOWLES: J'invoque le Règlement. A mon avis, les crédits du ministère de la Reconstruction et des approvisionnements nous fourniront l'occasion de revenir là-dessus. Je fais cette observation d'abord parce qu'on se conformerait mieux au Règlement et aussi parce que le ministre de la Reconstruction et des Approvisionnements sera mieux en mesure que le ministre des Finances ou son assistant de nous renseigner sur la question qu'a soulevée l'honorable député. Le budget des dépenses, il est vrai, ne mentionne aucun crédit particulier relatif aux Lignes aériennes Trans-Canada, mais le décret du conseil déposé démontre clairement que le ministre de la Reconstruction et des Approvisionnements ou celui du Commerce, qui est ici le même homme, est le ministre en charge des Lignes aériennes Trans-Canada et responsable de leur exploitation envers le Parlement. Je propose donc d'insérer un crédit à cet effet, dans celui de l'administration du ministère du Commerce ou de la Reconstruction et des Approvisionnements. Nous pourrions ainsi interroger le ministre compétent, et ce serait plus satisfaisant.

M. le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le député fait une proposition bien juste.

M. MACDONNELL (Muskoka-Ontario): Je conviens avec le député de Winnipeg-Nord-Centre que cela serait plus commode, mais je veux en avoir l'assurance afin qu'on ne nous dise pas à l'occasion que nous n'avons rien compris.

M. LENNARD: Le présent projet de résolution cherche à obtenir l'autorisation de venir en aide à d'autres entreprises du réseau ferroviaire national. A l'exception des *Canadian National Steamships* non mentionnés ici, quelles sont les autres entreprises?