

ments au sein du cabinet, l'ancien ministre des Transports, qui s'intéresse vivement à l'histoire, a fait lui-même de l'histoire en créant ce poste pour ensuite y accéder. Fait amusant à évoquer, en quittant son poste à la Chambre, il a cherché à faire croire que sa tâche était accomplie, vu que la transformation et la réforme du ministère des Transports et des chemins de fer étaient choses faites. A l'entendre, comme il ne lui restait plus rien à faire, il aborderait une carrière plus prometteuse.

Lorsque j'ai demandé à l'ancien ministre de la Défense nationale ce qu'il comptait faire, il m'a répondu: «Je vais sans doute me porter candidat au prochain congrès libéral. Je veux relever un véritable défi. Je veux un ministère tout désorganisé où je pourrai accomplir quelque chose. (*Exclamations*)

On raconte aussi que l'ancien ministre de la Défense nationale, après avoir supprimé la marine,—et certains d'entre nous ont dit ce qu'ils en pensaient lors d'un débat précédent—apprenant qu'il y avait d'autres navires au ministère des Transports, a décidé qu'il vaudrait mieux pour lui se faire nommer à ce ministère. (*Applaudissements*)

Il reste à voir s'il unifiera ou désagrègera le ministère.

**M. Byrne:** Le député a-t-il besoin d'un capitaine?

**M. Bell:** Nous observerons les changements qui auront lieu. Les personnalités mises à part, toutefois, il y a une chose qui me préoccupe. Un politicien partial et très actif, pour qui de nombreux députés ont le plus grand respect, a été nommé chef d'un tribunal semi-judiciaire. Ce tribunal s'occupera des problèmes politiques qui se posent tous les jours dans le domaine des transports au Canada. Je suis contre ce genre de nomination par principe, et je tiens à le déclarer ce soir.

Je n'ai pas l'intention de m'attarder sur le financement du National-Canadien et d'Air Canada dont il est question dans cette résolution. Nous entendons dire depuis des années qu'on devrait recapitaliser le National-Canadien. Le comité s'est occupé de cette question, mais aucune mesure concrète n'a encore été prise.

J'ai l'impression depuis quelque temps que le National-Canadien et Air Canada feraient bien de publier leurs bilans afin qu'on puisse les comparer avec ceux de leurs concurrents. Les dirigeants du National-Canadien ont toujours soutenu qu'ils voulaient assumer l'en-

tière responsabilité de sa structure financière. L'intérêt que je porte au National-Canadien et à sa recapitalisation n'est plus le même. Je sais qu'il y a deux aspects à considérer. Tout d'abord, il y a les services non rentables que le National-Canadien a été appelé à fournir et ensuite la dette qu'a entraînée la mise en service de lignes ferroviaires non rentables et les méthodes de dépréciation employées dans les années 40. Bien que l'on n'ait pas fait disparaître tous les services non rentables, on s'en occupera lorsque le bill n° C-231 deviendra loi au pays. Il reste le problème de la vieille dette. Convierait-il que le National-Canadien la liquide moyennant quelques frais au contribuable canadien afin de permettre à cette société de donner une impression différente par rapport au Pacifique-Canadien; cela je ne saurais le dire.

Le National-Canadien a réduit son déficit de neuf millions de dollars au cours de l'an dernier. Le déficit n'est et je le dis en connaissance de cause—que de 24 millions. On prévoit qu'en 1970 il y aura des bénéfices. Je me demande s'il vaut mieux réaliser des bénéfices chaque année ou avoir un léger déficit qui tienne les dirigeants en haleine, et les incite à plus d'économies et à plus d'efficacité.

**Une voix:** Et à plus d'efforts.

**M. Bell:** Oui, et à plus d'efforts. Passons maintenant à Air Canada. La présente résolution nous demande un montant plus élevé que jamais, si mes renseignements sont exacts, pour répondre aux besoins financiers d'Air Canada. Ceux-ci sont attribuables au coût très élevé de nouveaux Boeings, Douglas et transports supersoniques. J'estime que la direction d'Air Canada devrait rendre des comptes à un comité. Je ne propose pas qu'on fasse d'Air Canada une société publique. Elle doit appartenir au gouvernement. Il conviendrait peut-être de lui donner une enveloppe financière distincte qui fournisse un tableau plus exact et plus à jour et qui nous permette de faire des comparaisons avec les lignes aériennes du Pacifique-Canadien vu que les deux lignes se font maintenant concurrence.

Il faut se reporter à l'époque de feu M. C.D. Howe pour comprendre les raisons pour lesquelles Air Canada a été rivié au National-Canadien. A l'époque elles étaient valides.

Si un fonctionnaire du ministère ou des comptables ou des spécialistes capables de rédiger un bilan complet pour Air Canada,