

ceux qui y plaçaient leurs fonds. Ces deux raisons existent toujours. Je ne crois pas que faire de l'argent soit le seul but que nous devrions avoir.

• (5.10 p.m.)

Le genre de service qu'il nous a fallu assurer pour nous permettre de soutenir efficacement la concurrence sur les marchés mondiaux est aussi important maintenant qu'autrefois. Au début, au moins dans l'Ouest canadien, le but fondamental de l'entreprise était de maintenir le flot du trafic de l'Est à l'Ouest. En fait, dans les premiers projets concernant les Prairies, on avait fermement décidé de ne plus permettre la mise en service de lignes Nord-sud vers les États-Unis, mais plutôt d'orienter le trafic de l'Est à l'Ouest pour transporter les produits manufacturés dans l'Ouest canadien et vice versa. Autrement dit, on tenait compte du profit, d'une saine économie, du service aux gens et aux industries, ainsi que des marchandises produites. Il ne faudrait pas oublier ces principes, je crois, si nous voulons que l'économie soit viable et que les chemins de fer servent les gens.

Je n'ai pas l'intention de parler du service-voyageurs. Le sujet a été traité à fond. Toutefois, je réclame l'établissement d'un réseau rationnel de transport pour acheminer la potasse, le grain et nos autres produits, efficacement et à bon marché, aux centres de vente.

(Rapport est fait du projet de résolution, qui est adopté.)

L'hon. M. Macdonald (au nom de **l'hon. M. Benson**) demande à présenter le bill n° C-124 autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada, depuis le 1^{er} janvier 1968 jusqu'au 30 juin 1969, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettront la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada et Air Canada.

(La motion est adoptée, le bill est lu pour la 1^{re} et la 2^e fois et la Chambre formée en comité, sous la présidence de M. Richard, passe à la discussion des articles.)

M. le président suppléant (M. Richard): La Chambre se forme en comité plénier pour étudier l'article 2.

Sur l'article 2—*Définitions.*

M. Bell: Monsieur le président, vous m'étonnez en mettant en délibération l'article 2.

C'est la façon de procéder, je suppose. J'avais l'intention d'abonder dans le même sens que d'autres députés au début de l'après-midi, mais en constatant l'humeur de la Chambre et en me rendant compte des progrès que nous accomplirions, j'ai décidé de garder mes observations pour l'étape de l'étude en comité.

Il s'agit là, naturellement, d'un bill de financement ordinaire qui ressemble à ceux des années passées mais, en fait, il demande beaucoup de nouveaux fonds et renferme certaines idées neuves. On devrait nous donner une idée de la situation d'Air Canada, je pense. Je ne parle pas nécessairement des nouvelles nominations qu'on pourrait faire. Il conviendrait sans doute de le faire, mais je ne crois pas que ce soit le moment d'entrer dans ces détails. A ce stade-ci, j'aimerais savoir où en est l'enquête particulière sur la possibilité de constituer Air Canada en société d'État. J'aimerais aussi savoir ce qu'en pensent les conseillers en placements que l'on a consultés.

Sans examiner tous les problèmes d'Air Canada, je crois avoir raison de demander quelles sont les perspectives à son sujet. Je me rends compte que le député d'Oxford en a parlé cet après-midi et je crois qu'il s'est fort bien exprimé. Je voudrais savoir quelles sont les perspectives en ce qui concerne le financement d'Air Canada et si on les fera connaître. Qu'avaient à dire à ce sujet les financiers qui ont été consultés? Étaient-ils optimistes? Je suis membre du comité des transports et des communications depuis un certain nombre d'années. Je suis de ceux qui croient qu'il faudrait offrir à Air Canada la chance d'obtenir son indépendance et d'être une entité distincte, nullement liée aux affaires financières du National-Canadien. J'apprécierais une réponse à ce sujet.

M. Gray: Monsieur le président, tout ce que je peux dire, c'est que, si nous adoptons le projet de loi, non seulement nous autoriserons Air Canada à emprunter 75 millions de dollars des Chemins de fer Nationaux du Canada, mais nous l'autoriserons aussi à demander au marché jusqu'à concurrence de 130 millions ou à emprunter cette somme indirectement de Sa Majesté. Le projet de loi fournira cette solution de rechange à Air Canada. Par contre, je ne suis pas en mesure de dire exactement comment et dans quelle mesure on y aura recours.