

Pour ma part, monsieur le président, je ne veux pas voir s'établir un empire auquel le public canadien fournirait les capitaux nécessaires qui seraient placés dans des valeurs de diverses compagnies affiliées sans que le comité permanent ait l'occasion d'étudier les états financiers de chaque compagnie. Je partage l'opinion du préopinant qui a proposé que l'on songe à établir un système de comptabilité de prix de revient. Nous savons tous qu'il est très difficile de maintenir ce système. Je ne disconviens pas forcément que nous soyons obligés de fournir des capitaux aux compagnies affiliées, mais j'ai des doutes quant à la proposition de placer de l'argent dans les valeurs de ces compagnies affiliées.

Une autre question qui me préoccupe depuis longtemps est celle des obligations en circulation émises par le National-Canadien. J'ai posé des questions au cabinet afin d'obtenir certains renseignements sur ces obligations, et le ministre sera peut-être en mesure de me répondre maintenant, à l'étape de la résolution. J'ai demandé, entre autres, qui détient les obligations existantes du National-Canadien et où elles se trouvent. J'ai demandé, en outre, si le National-Canadien a essayé de récupérer ces obligations et, si oui, quelles mesures ont été prises à cet égard. La troisième question demandait combien d'actions le National-Canadien a rachetées, et combien il en détient actuellement. On a déjà dit que de nombreux bruits courent sur cette institution, mais je crois comprendre que certaines personnes essaient actuellement de racheter les vieilles obligations et les obligations en circulation. J'aimerais que l'on fasse la lumière sur cette question.

A mon avis, il est complètement ridicule de voir les contribuables du Canada fournir un gentil revenu à tant de gens, peut-être dans toutes les parties du monde, en leur permettant de détenir d'anciennes obligations. Il serait intéressant de noter le rendement de l'intérêt obtenu par chaque obligataire. Je pense que ces obligations devraient être rachetées aussitôt que possible, afin que les Chemins de fer Nationaux du Canada puissent montrer nettement leurs apports et leurs débits à leur budget d'exploitation sans avoir à y inclure l'intérêt payé sur les obligations à recouvrer. Je pense que les Chemins de fer Nationaux du Canada eux-mêmes seraient heureux si cela était fait.

Il m'est agréable, en examinant le rapport annuel des Chemins de fer Nationaux du Canada pour 1967, de noter une amélioration

[M. Skoberg.]

sous la rubrique des services-voyageurs quant à l'utilisation des installations, ainsi que les raisons qui en sont fournies. Ainsi, à la page 5 d'un des rapports annuels, une partie importante de cette amélioration est attribuée à la manière positive d'envisager le service-voyageurs. A la page 11 du même rapport, se trouve une déclaration selon laquelle un facteur important aurait été l'établissement de services ferroviaires nouveaux et améliorés dans certaines régions. Je sais que l'Expo aurait pu avoir quelque chose à voir avec l'amélioration signalée dans le rapport, mais je dois féliciter la direction des Chemins de fer Nationaux du Canada pour sa façon d'envisager les possibilités du service-voyageurs, autre que celui de Terre-Neuve.

Les Canadiens, dans l'ensemble, reconnaissent sûrement que le transport ferroviaire est à la fois souhaitable et un besoin urgent à l'heure actuelle, et il le sera encore plus dans l'avenir, vu la congestion grandissante sur nos grand-routes et la pénurie croissante de places dans les avions. Il faut absolument, dans le financement du National-Canadien, prendre des dispositions pour assurer que toutes les régions du Canada aient leur service-voyageurs. Je comprends qu'on fasse un effort pour se défaire des services-voyageurs non rentables, mais ce serait mal servir le pays que de les supprimer tous. C'est là un problème dont la Chambre devrait s'occuper dès maintenant, au lieu d'attendre qu'il soit trop tard.

J'aimerais citer un extrait du rapport annuel pour 1967, qu'on trouvera à la page 6; on y parle des versements du gouvernement fédéral:

Les compagnies devront, sous réserve de l'assentiment de la Commission canadienne des transports créée par la loi, supprimer les liaisons voyageurs et les lignes secondaires déficitaires. Si la Commission estime que pour des raisons de service public l'exploitation d'une liaison voyageurs ou d'une ligne secondaire doit se poursuivre, la compagnie exploitante sera, dans chaque cas, partiellement ou totalement indemnisée du déficit encouru.

A la page 12 du rapport, sous le titre «services voyageurs», on trouve l'alinéa suivant:

La Compagnie a poursuivi ses efforts dans le but d'éliminer le déficit chronique des services voyageurs: amélioration du service dans les secteurs où il est effectivement ou potentiellement rentable; suppression des liaisons déficitaires ou obtention de subventions permettant leur maintien.

Peu importe combien on rationalise, quand on supprime des lignes et services ferroviai-