

rien dit qui laissât entendre que la commission d'enquête étudierait probablement certains aspects de l'exploitation du National-Canadien, et je suis d'avis que cela devrait être pris en considération. En raison de la situation dans laquelle se trouve le National-Canadien à l'heure actuelle, j'estime que le gouvernement devrait songer sérieusement, non pas à reviser toute la structure financière de l'entreprise ferroviaire mais au moins à en faire examiner certains aspects par une commission royale d'enquête sur les transports.

Je connais plusieurs questions qui pourraient faire l'objet d'une étude. A mon sens, la commission pourrait s'occuper des finances du National-Canadien; je veux parler de l'ensemble de la structure financière. Mon ami, le député de Kenora-Rainy-River a parlé de la situation déficitaire et de l'augmentation de certains frais comme les capitaux immobilisés. Il a signalé au comité que, au cours des années, ces frais se sont élevés considérablement par suite de l'inflation, de l'augmentation du coût du matériel, de l'accroissement de l'outillage même et aussi du programme de diésélisation du National-Canadien. Le commission pourrait aussi, me semble-t-il, examiner les conditions aux termes desquelles les capitaux de l'État doivent être fournis.

Je me demande aussi si l'heure n'a pas sonné d'entreprendre l'examen de l'ensemble de la question de financement du National-Canadien et de scruter encore la structure financière du National-Canadien. L'ancienne commission royale sur les transports y a procédé en partie, le comité le sait; elle a soumis un vœu essentiel touchant la refonte de la structure financière du National-Canadien à laquelle le gouvernement actuel a donné suite plus tard.

Importe-t-il d'étudier une question de ce genre en ce moment? Je le crois. Le ministre souscrira à mes propos, je pense, au moins dans leurs grandes lignes. Je veux bien préciser encore qu'il est impossible d'entreprendre l'étude de questions qui ont été confiées à la commission royale et de se lancer dans toute la question du financement du National-Canadien. Toutefois, certains aspects peuvent très bien être étudiés sous l'angle général des attributions de la Commission.

Je passe à un autre point. Le ministre dit que ce bill traite de la nomination des vérificateurs de comptes du National-Canadien. Je dois lui dire que je pense avec inquiétude à la nomination pour 1960 d'un autre vérificateur que le bureau qui a si bien servi le National-Canadien pendant des années. J'y pense avec inquiétude pour bien des raisons. En premier lieu on me dit,—et je crois que c'est vrai,—que le bureau actuel des vérificateurs *George A. Touche*

and Company n'a pas été avisé qu'il serait remplacé par un autre. En deuxième lieu, j'y pense avec inquiétude parce que je me suis rendu compte, quand je siégeais de l'autre côté de la Chambre, que les opérations du National-Canadien sont si étendues qu'on les retrouve non seulement d'une extrémité du pays à l'autre, mais aux États-Unis également. Le National-Canadien a toujours prétendu qu'il était difficile, sinon impossible, pour un vérificateur de faire son travail s'il n'avait pas de succursales ou d'agences aux États-Unis aussi bien que dans les grandes villes canadiennes.

La société *George A. Touche and Company* a des succursales. Le National-Canadien exploite certaines lignes aux États-Unis et, inutile de le dire, partout au Canada. Le vérificateur désigné pour l'année 1960,—et en disant cela, je ne veux nullement m'en prendre à lui personnellement,—est, comme le ministre le sait, un ancien candidat progressiste-conservateur défait dans une circonscription montréalaise. Je ne veux pas trop insister sur cette question, mais je crains,—et j'aurai quelque chose à dire à ce sujet plus tard,—qu'il soit dangereux de mêler la politique à une compagnie ferroviaire aussi importante.

Je veux de nouveau rappeler qu'il est important et nécessaire que le vérificateur d'une société de la Couronne, comme le National-Canadien, ait des bureaux dans les différentes régions du Canada, surtout quand il s'agit d'une société de la Couronne, comme le National-Canadien, dont l'actif comprend des chemins de fer, des lignes aériennes,—je suppose que la nomination des vérificateurs pour 1960 s'applique aussi à la société *Air-Canada*; sinon, on voudra bien me reprendre,—des services de télécommunications, de transport, des hôtels, le tout représentant plusieurs centaines de millions de dollars. Je crois que le montant total dépasse de beaucoup trois milliards. C'est un actif très considérable. Il me semble que celui qui est appelé à faire la vérification d'une telle compagnie devrait au moins avoir une certaine expérience dans ce domaine. La société *George A. Touche and Company* a une vaste expérience. Je me souviens qu'une autre fois, il y a bien des années, le changement de gouvernement a entraîné un changement de vérificateurs. A ce moment-là,—évidemment je ne parle maintenant que de mémoire,—la société qui avait été choisie avait des succursales d'un bout à l'autre du pays et aux États-Unis.

M. Benidickson: Cette société a des relations internationales.