

1929, \$53,750,000; *Manitoba Northern Railway*, \$7,000,000; compte d'emprunts, obligations du Vermont-Central, \$8,609,000; emprunts temporaires aux banques, \$40,000,000; nouvel outillage, \$18,000,00; tout cela fait un total de \$142,794,000.

Cette somme de 53 millions comprend certaines dépenses que je n'analyserai pas en ce moment. Aux chiffres déjà fournis, il faut ajouter environ un million pour la marine marchande du Canada et un million pour le service des Antilles, soit 2 millions, portant le total à 145 millions qu'il nous faudra trouver cette année d'une façon ou d'une autre.

Mais ce n'est pas toute l'histoire. En juin de l'an prochain, c'est-à-dire, dans un an à peu près, les obligations suivantes seront échues (il ne faut pas oublier qu'environ la moitié de l'année est maintenant écoulée et que les Chemins de fer suivent l'année civile et non l'année financière):

Obligations-or à 5 ans, 4½ p. 100, National-Canadien, 15 février 1930.....	\$18,000,000
Obligations consolidées, 4 p. 100, Nord-Canadien, 30 juin 1930 (garanties par le Manitoba).....	10,785,000
Obligations, 4 p. 100, section d'Ontario, Nord-Canadien, 30 juin 1930.....	5,700,000
Obligations, 4½ p. 100, section d'Ontario, Nord-Canadien, 30 juin 1930.....	61,000
Obligations, 4 p. 100, 1re hypothèque, Nord-Canadien, 30 juin 1930.....	2,860,000
Obligations, 4½ p. 100, embranchement Prince-Albert, Nord-Canadien, 30 juin 1930.....	300,000
	\$37,706,000

Il faut ajouter à cela une somme approximative de 10 millions relativement au crédit de 50 millions voté pour l'aménagement d'une tête de ligne à Montréal. Cette somme de 10 millions pourrait ne pas être requise durant le reste de l'année, mais on en aura probablement besoin avant un an. Si l'on ajoute ces sommes au montant de 142 millions déjà mentionné, nous obtenons le chiffre énorme de 192 millions.

Mais en juin prochain, la moitié de l'année des Chemins de fer sera expirée et il faudra au commencement de la prochaine session, comme on l'a fait cette année, voir aux dépenses imputables sur le capital. Si l'on se guide sur les dépenses des chemins de fer ces dernières années, il faudra une autre somme de 35 millions de dollars que devra autoriser le Parlement tout comme on le fait pour les crédits actuels. Nous aurons alors un total de 227 millions que les Chemins de fer nationaux devront prélever ou trouver pour l'année s'étendant d'aujourd'hui à juin 1930. C'est là une somme énorme, monsieur le président. Ces fonds seront prélevés au moyen

[L'hon. M. Stevens.]

d'obligations garanties; c'est-à-dire, le chemin de fer émettra des obligations que garantira le Gouvernement. Il est vrai qu'une partie de cette somme pourra être prélevée de la même façon que le crédit actuel de 40 millions, en empruntant des banques, mais cette façon de financer ne peut être que temporaire. Sir Henry Thornton a laissé entendre qu'il avait l'intention de régler cet emprunt de 40 millions des banques aussitôt que possible. Nous pouvons donc supposer que le réseau national s'adressera au marché financier au cours des prochains douze mois pour trouver cette somme de 227 millions de dollars. On fera cela, sans doute, avec l'aide du ministre des Finances; c'est-à-dire, le ministre des Finances, au nom du Gouvernement, garantira les obligations du chemin de fer.

Mais nous voyons que le ministre des Finances a aussi des emprunts qui arrivent à échéance. J'ai vérifié ces chiffres avec le ministre des Finances ce matin et je trouve qu'au cours de cette année nous avons un emprunt sur obligations à 5½ p. 100 dû en août prochain pour une somme de 60 millions; en février prochain, des obligations à 4½ p. 100 pour une somme de 20 millions et, à la fin de l'an prochain, des obligations à 4 p. 100, des bons du trésor à trois ans, pour une somme de 45 millions. Une partie de cette dernière somme est due après juin 1930, mais il faudra y voir. Il faudra prélever une autre somme de 125 millions. Une bonne partie de cette somme, nous a dit le ministre des Finances dans son exposé budgétaire, viendra de l'excédent du revenu consolidé. Il nous faudra donc s'adresser aux experts financiers du pays pour prélever ces deux montants énormes de 227 millions pour les chemins de fer et de 125 millions pour les obligations du pays, soit un total de 352 millions. Je ferai remarquer en passant que cette somme de 352 millions excède toute la dette nationale d'avant-guerre.

D'où vient l'argent? Nous nous adressons au marché de New-York pour en obtenir ces sommes; il n'y a aucun doute à ce sujet. On me dit que l'on s'adressera peut-être à Londres pour une partie de cette somme. J'attire l'attention du comité et du Parlement sur cet état de choses non dans le but de nuire au réseau national mais avec l'idée suivante: lorsque le comité des chemins de fer étudiera plusieurs de ces résolutions et projets de lois, —non pas celle-ci, mais d'autres,—engageront le pays à faire de grosses dépenses pour l'achat de petites lignes de chemins de fer dans différentes régions, et qu'il examinera aussi le projet de terminus à Montréal, lequel doit entraîner une dépense de 50 millions, je lui conseillerai d'étudier en même temps la ques-