

M. BELZILE: Pour ce qui est de la deuxième question soulevée par l'honorable député senior d'Halifax, je rappelle que le projet de résolution renferme ce qui suit:

...d'autoriser le ministre des Finances à mettre à la disposition de la Compagnie nationale ou des Lignes aériennes Trans-Canada les sommes qui seront nécessaires pour leur permettre de solder les dépenses d'exploitation et de revenu si, à l'occasion, au cours de quelque année, les revenus disponibles du réseau ferroviaire national ou des Lignes aériennes Trans-Canada et de leurs filiales, respectivement, ne suffisent pas à solder ces dépenses. Toutefois, toutes ces sommes devront être remboursées au ministre à même le revenu annuel des entreprises qui les toucheront dans la mesure où ces revenus sont suffisants, toute insuffisance de revenus devant être comblée à même la somme subséquemment affectée au déficit par le Parlement.

Par conséquent, si les sociétés en cause obtiennent assez de recettes, elles acquitteront elles-mêmes leurs dépenses et rembourseront au Gouvernement les sommes qu'elles ont obtenues de lui. Mais advenant un déficit, elles devront de nouveau s'adresser au Parlement et solliciter un crédit spécial afin de solder leurs comptes. Le Parlement garde donc sa juridiction sur les déficits de ces sociétés.

M. ISNOR: Je remercie le ministre de ce renseignement. S'il doit en être ainsi, nous n'avons plus de raison de nous opposer à la mesure. Lorsque les recettes sont suffisantes, il n'y a pas de déficit. Le réseau ne doit solliciter l'aide du Parlement que s'il y a un déficit. Après la réponse que vient de nous donner l'adjoint parlementaire, je ne vois plus de raison de m'opposer au projet de loi.

M. CHURCH: Le débat de ce matin fait ressortir la difficulté qu'offre au point de vue commercial l'exploitation du réseau. Sous le régime de la loi des chemins de fer, les problèmes dont il a été question, ceux de la circulation, des voitures et les autres, ressortissent à la Commission canadienne des transports. Je signale la grave erreur, sans répéter les observations que j'ai faites lors de l'étude de la motion il y a quelques mois.

Cinq ans après le désastre des chemins de fer en 1916 et 1917, le Gouvernement s'est emparé de ce réseau; on a alors prédit que le même désastre se répéterait si le Gouvernement ne maintenait sur une base commerciale l'exploitation des chemins de fer Nationaux. Quel est l'objet du bill? Il est contraire à l'avis de la Commission des chemins de fer, nommée en 1917, de consentir aucune mise de fonds supplémentaire sans l'approbation de l'autorité compétente. La commission qui a examiné la situation de nos chemins de fer en 1917 se composait d'hommes

compétents. Le président du New-York-Central était M. A. H. Smith. Les chemins de fer britanniques avaient connu une grande prospérité sous la direction de M. Ackworth. Le président de la Commission des chemins de fer était sir Henry Drayton. Qu'est-ce que la commission a alors conseillé à la Chambre? De n'effectuer aucune nouvelle immobilisation sans d'abord présenter au Gouvernement un rapport de la Commission canadienne des chemins de fer. Or le Gouvernement a fait fi du magnifique rapport de 1917, et il n'exploite pas le réseau sur un plan d'affaires.

Voici un déficit de 85 millions de dollars. Attendons le déficit de l'année prochaine. Il y a un conseil d'administration qui ne dirige rien. Certains de ces administrateurs n'ont jamais rien eu à voir à l'exploitation d'un chemin de fer. Si nous désirons un tarif à caractère politique, le projet de résolution renferme tout ce qu'il faut à cette fin, plutôt que ce qu'une exploitation commerciale exigerait. Le projet de résolution mentionne un fort montant destiné aux filiales; de fait, la plus forte partie est affectée à cette fin. On a annoncé au mois de mars dernier, je crois, que le déficit irait croissant. Une partie de ces fonds servira à l'achat de matériel roulant et d'outillage pour les filiales dans le Vermont central, et d'autres filiales aux Etats-Unis. Qu'en résultera-t-il pour l'Ontario? Pour la région de Niagara, par exemple? On n'améliore pas les voies de l'Ontario occidental dans la même mesure qu'on améliore les lignes filiales aux Etats-Unis. On ne peut obtenir de ce beau matériel roulant en Ontario, or, c'est dans cette province que l'ancien Grand-Tronc a fait tout son argent. Il est temps de confier la vérification de la comptabilité de ce réseau à l'auditeur général du Canada, de ne plus désigner des commissaires aux comptes pris à l'extérieur, au petit bonheur. Dans certains cas, il ne s'agit que d'une répétition du travail. Les vérificateurs ne présentent pas de vœux au Parlement pour assurer un sage emploi des fonds. On a maintenant ajouté toute une foule de services. Nous n'avons jamais eu l'intention de demander au National-Canadien de doubler le réseau d'hôtels et d'autres services de ce genre partout au pays. Voici que maintenant on lui fait porter le faix des déficits, des achats et de toutes sortes d'autres dépenses d'Air-Canada. Etant donné ces faits il n'y a pas à s'étonner que le réseau perde de l'argent.

A quoi sert la Commission des chemins de fer? On l'a réorganisée en un organisme plus important de sept membres, nanti d'autres fonctions. On pourrait tout aussi bien abolir

[M. Jackman.]