

a été examinée à plusieurs reprises, notamment lors de la discussion, dirigée si prudemment et judicieusement par le ministre des Transports, de la mesure portant consolidation d'obligations de \$15,104,000. Nous sommes maintenant en présence d'une demande de crédit de 15 millions destiné à combler le déficit. Ainsi que le ministre l'a indiqué, la prévision a été établie en février dernier et, depuis lors, l'exploitation du réseau a donné de très heureux résultats. En arrêtant son budget, la direction a prévu une augmentation de recettes de 22 p. 100 par rapport à l'année précédente. Jusqu'à fin juin, l'augmentation est ressortie effectivement à 29 p. 100, soit 7 p. 100 de plus. Or, 7 p. 100 de 203 millions correspond à environ 14 millions. Par conséquent, le réseau se trouve dans l'heureuse situation d'avoir à sa disposition non seulement cet excédent de recettes, mais, en outre, les 15 millions de dollars que nous lui fournissons pour plus de sûreté. Il est vrai que la prévision primitive, établie l'automne dernier, se chiffrait par 25 millions. En décembre, la direction l'a réduite à 20 millions et plus tard, dans sa sagesse, le ministre des Transports a décidé que 15 millions suffiraient. Depuis lors, cependant, la recette a augmenté de 7 p. 100.

Sans doute la question des dépenses du réseau s'est présentée à l'esprit de plusieurs honorables députés. Or, le président de la compagnie a déclaré que, dès que les recettes dépasseraient 250 millions, la moitié de toutes les recettes supplémentaires serait appliquée à la réduction du déficit. J'ai tenu à signaler qu'on nous demande de voter 15 millions de dollars qui ne seront pas utilisés. L'expérience des six derniers mois le prouve abondamment; on ne s'en servira pas. Néanmoins nous votons ce crédit. C'est un état de choses fort heureux, mais il est triste de constater que l'accroissement du trafic résulte de notre effort de guerre. En ce qui concerne le blé, le ministre des Mines et Ressources et les autres spécialistes en la matière savent qu'avant bien longtemps il y aura une expédition de 100 millions de boisseaux de blé et prévoyant un transport considérable de matériel de guerre, je suis certain que l'accroissement de 29 p. 100 dans le revenu, se maintiendra jusqu'à la fin de l'année.

En considérant ce crédit, il m'est venu à l'idée combien on aurait pu rétablir la confiance dans les chemins de fer nationaux et dans le ministère des Transports si on avait agi sagement à l'égard de ces 15 millions de dollars, exigés depuis plusieurs mois, en disant simplement: "Nous n'utiliserons pas tout ce crédit, mais quand il sera déposé, nous qui occupons les banquettes ministérielles, en ré-

[M. Harris (Danforth).]

duirons le montant." Je ne propose pas de le rayer complètement, mais on aurait dû considérablement le réduire. Cela aurait contribué à augmenter la confiance en cette grande entreprise publique. Nous ne devons pas créer, chez un trop grand nombre de gens, l'impression que, parce que cette entreprise appartient à l'Etat, elle peut faire des estimations six, huit et neuf mois d'avance, puis venir chercher les crédits dont elle peut avoir besoin. A cause de circonstances extraordinaires, nous continuons de siéger en cette enceinte en ce jour du 6 août. Depuis janvier, nous avons acquis sept mois d'expérience, et nous savons qu'à cause de la guerre, cette compagnie a touché un revenu substantiel. Mais parce qu'elle a demandé ce crédit en février ou en mars dernier, il faut l'adopter; autrement la solidarité ministérielle serait compromise. Le Gouvernement a le pouvoir de faire adopter ce crédit et il le fera adopter; mais comme il eût été plus sage d'agir avec un peu plus d'équité envers le peuple, toujours disposé à encourager cette entreprise, en effectuant une réduction de 5 à 10 millions dans ce crédit sachant qu'on n'utiliserait pas le plein montant.

(Le crédit est adopté.)

#### Crédits spéciaux—Déficits—Conseil des ports nationaux:

461. Pour verser au Conseil des ports nationaux le montant ci-après désigné et devant servir à liquider les déficits (après paiement des intérêts dus au public mais à l'exclusion des intérêts sur les avances du gouvernement fédéral et la dépréciation sur immobilisations) de l'année civile 1940 dans l'exploitation du port de Churchill, \$96,867.

M. NICHOLSON: Je remarque que ce crédit est réduit presque de moitié et je me rends compte naturellement, qu'il faut effectuer des économies partout où la chose est possible. J'ai sous les yeux un exemplaire de *Canadian Finance* du 17 juillet, qui consacre la moitié d'une page à l'étude de la route de la baie d'Hudson en temps de guerre. En réponse à une question que j'ai posée le 14 juin, le ministre des Transports a dit que le gouvernement anglais était saisi de la question de la route de Churchill, mais l'auteur de cet article se demande si le gouvernement canadien fait tout ce qu'il peut pour encourager une plus grande utilisation de cette route. Le ministre aurait-il quelques commentaires à faire à ce sujet?

L'hon. M. CARDIN: Mon honorable ami comprendra facilement que je ne suis pas en mesure de faire de longs commentaires sur cette question, étant donné, comme il le sait, que je suis nouveau à ce ministère. Je n'ai pas même eu le temps d'étudier le volume qui traite de ces prévisions budgétaires, mais je puis assurer mon honorable ami que mon col-