

ADOPTION D'UNE RESOLUTION POUR LE  
REMBOURSEMENT DES OBLIGATIONS  
DES CHEMINS DE FER NATIONAUX  
ARRIVANT A ECHEANCE

L'hon. CHARLES A. DUNNING (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose que la Chambre se forme en comité pour étudier le projet de résolution suivant :

La Chambre décide de présenter un projet de loi concernant les Chemins de fer nationaux canadiens afin de pourvoir au remboursement de certaines obligations financières échues, et pour émettre et leur substituer des obligations garanties en conséquence par la Puissance quant au principal et à l'intérêt, mais n'excédant pas \$18,000,000, valeur globale au pair des titres originaux détenus en garantie.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité sous la présidence de M. Johnston.

L'hon. M. STEVENS: Je veux qu'il soit bien compris que je ne me lève pas pour m'opposer à ce qu'on fournisse tout l'argent qu'il faut aux Chemins de fer nationaux. Ce projet de résolution me fournit cependant l'occasion d'exposer au comité certains faits qu'il devrait considérer, je crois, en étudiant ce projet de résolution et d'autres semblables. On remarquera que le *Feuilleton* contient un autre projet de résolution pourvoyant à une dépense de 50 millions pour aménagements de tête de ligne à Montréal, et peut-être une demi-douzaine ou plus de projets de loi portant l'achat de certains chemins de fer. Nous avons devant nous les crédits du ministère des Chemins de fer, comportant une dépense de premier établissement de 53 millions, et ainsi de suite. Je veux simplement signaler à l'attention du comité et de la Chambre les engagements que nous prenons l'an prochain ou pour un avenir prochain à propos de cette entreprise.

Avant d'entrer dans les détails, je me permets de faire remarquer que récemment, au comité spécial des chemins de fer nationaux et de la navigation, nous avons examiné longuement la situation des chemins de fer nationaux et écouté les rapports très complets du président et de ses collaborateurs, et je puis ajouter que le président et son personnel, quand ils se sont présentés devant le comité, ont apporté avec eux tout ce qu'il fallait pour renseigner le comité de la façon la plus complète possible. L'examen de ces renseignements et des divers aspects de cette entreprise nous en a fait saisir le caractère gigantesque. Nous sommes peut-être trop portés à accepter à la légère un grand nombre des dépenses proposées à la Chambre. Il est peut-être opportun de signaler que le réseau national, depuis sa réorganisation, est plus considérable que celui du Pacifique-Canadien sous le rapport de la longueur des voies ferrées. C'est une entreprise

gigantesque. Nous nous réjouissons naturellement de voir augmenter les recettes nettes. Depuis plusieurs années, des deux côtés de la Chambre—et je parle en particulier de celui-ci—on a accueilli d'une façon passablement généreuse les propositions de dépenses qui nous ont été faites par le Gouvernement ou par le ministre, de la part du réseau. Par exemple, le ministre se lève pour présenter un crédit très considérable, et il déclare que cette proposition a été étudiée par le bureau d'administration, qui l'approuve. La Chambre accueille alors favorablement ces propositions. Je crois que le ministre sera le premier à reconnaître que nous avons toujours bien accueilli les propositions de ce genre qu'il nous a faites. Mais comme ces propositions arrivent parfois séparément, nous sommes portés à oublier l'énormité non seulement de l'entreprise elle-même mais des nombreuses obligations que nous prenons de temps à autre. Je désire exposer au comité un tableau des engagements que le pays prend à l'égard de ce réseau pour un avenir prochain, et ce que je vais dire s'appliquera tout aussi bien au projet de résolution n° 32, relatif à une dépense de 50 millions pour aménagements de tête de ligne à Montréal.

Il y a cette année un report de 40 millions pour dépenses de premier établissement, somme que le réseau national a prélevée en octobre dernier, je crois, en empruntant aux banques à six mois, et cet emprunt a été renouvelé le 15 avril pour une autre période de six mois. Pour pourvoir aux dépenses de premier établissement en 1929, il faut une autre somme de 100 millions. Je ne donne que les chiffres ronds.

L'hon. M. DUNNING: Cela comprend évidemment les remboursements.

L'hon. M. STEVENS: Non pas les 100 millions. J'en donnerai les détails dans un instant. En ajoutant la somme requise pour la marine commerciale de l'Etat et pour le service des Antilles, soit 2 millions, cela fait un total d'environ 145 millions. Pour ne pas être accusé de donner des chiffres à tort et à travers, je vais me permettre de citer le témoignage rendu par sir Henry Thornton devant le comité spécial. Je lis à la page 117 du compte rendu du comité:

Sir Henry Thornton: Je puis vous dire quels sont tous nos besoins, item par item.

L'hon. M. Stevens: Veuillez nous le dire.

Sir Henry Thornton: *The Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway*, \$2,500,000; *Quebec, Montreal and Southern*, \$6,000,000; *Inverness Railway and Coal Company*, \$375,000; *Quebec, Oriental and Atlantic, Quebec and Western Railway*, \$3,500,000; *The Kent Northern Railway*, \$60,000; programme de construction d'embranchements, \$1,500,000; nouveau programme d'embranchements actuellement soumis au Parlement, environ \$1,500,000; budget de