

honorables députés savent quelle quantité de terrain on a contribué pour la construction du chemin de fer Pacifique-Canadien. Cela ne figure pas du tout à titre de passif dans la dette de premier établissement de ce chemin de fer.

Le très hon. M. BENNETT: C'est un élément d'actif.

L'hon. M. STEWART (Edmonton): Oui, mais ce n'est pas compris dans la dette d'établissement de chemin de fer et la chose est tout autant une contribution de la part de la population du Canada que les fonds que l'on verse tous les ans au réseau national. Pour cette raison seule, j'ai toujours préconisé que les deux lignes devraient être traitées sur un pied d'égalité. A coup sûr, ces terres valaient de l'argent; c'est incontestable. Je conviens que, antérieurement à la construction du Pacifique-Canadien, il y avait fort lieu de douter de leur valeur, mais une fois le chemin de fer construit, elles valurent beaucoup d'argent. Lorsqu'il s'agit de comparaison entre les dettes d'établissement des deux chemins de fer, il semble fort que le réseau national était obéré d'une dette de premier établissement de beaucoup supérieure à celle du chemin de fer d'exploitation privée, et que cela nous plaise ou non, les gens feront toujours des comparaisons entre les deux réseaux. Pour ces raisons, je désire encore une fois, non pas plaider la cause des Chemins de fer nationaux, mais l'exposer sous un jour tel qu'on puisse l'apprécier pour ce qu'elle vaut tant au point de vue des frais de construction que des frais d'exploitation. Pour ma part, je ne crois pas qu'il existe une différence bien sensible entre les frais de construction des deux réseaux. Malgré tout ce qu'on a dit au sujet de ce qu'il en a coûté pour la construction du National-Canadien et de tous les chemins de fer dont il a fait l'acquisition, je ne croirai jamais que le coût a dépassé sensiblement celui du Pacifique-Canadien, mais on s'en prévaut constamment pour servir d'argument contre la nationalisation. C'est pour cette raison que j'ai voulu faire ces quelques observations.

M. CANTLEY: Monsieur le président, je désire faire allusion à l'observation de mon excellent ami l'honorable député d'Edmonton-Ouest au sujet de l'entretien de la voie, et des grandes dépenses que, d'après lui, il faudra faire bientôt. A ce sujet, je rappellerai à mon honorable collègue que les conditions ne sont plus les mêmes. Il y a vingt ans, nous avions des rails de 56 livres. Puis, ils ont été de 60, 67, 80, 90, 100 et 110 livres. Cela joue un grand rôle dans la question des réparations et des renouvellements. De plus, nous avons employé depuis quelques années, des rails d'un

acier plus résistant qui ont duré trois fois plus longtemps que les rails laminés il y a vingt ans. Au lieu des traverses ordinaires en cèdre, en pruche, ou en pin, selon la partie du pays que franchit la ligne, nous nous servons surtout de traverses créosotées, qui durent vingt ans et plus. On ne sait pas encore combien de temps elles dureront. Ces traverses sont maintenant protégées par des plaques de traverses qui n'étaient pas en grand usage il y a vingt ans, ce qui compte pour beaucoup. Nous avons aujourd'hui du ballast de roches et de scories qui tend à diminuer le coût d'entretien.

Ce sont les principaux éléments que je désire mentionner. La situation des chemins de fer est assez pénible sans que nous acceptions l'opinion de mon honorable ami qui dit qu'ils se détériorent beaucoup parce que les réparations sont négligées. Selon moi, c'est inexact. En ce qui concerne le matériel roulant, c'est tout différent. Aujourd'hui, il y a probablement quinze ou seize mille wagons hors d'usage sur les voies de garage de Sydney à Vancouver. Il faudra les remplacer et acheter des locomotives modernes dès que nous aurons assez d'argent à cette fin, mais en ce qui concerne la plate-forme de la voie, je pense que nous n'avons pas à nous inquiéter d'ici quelque temps.

M. HANBURY: Nous avons aujourd'hui au Canada un chemin de fer nationalisé et un chemin de fer particulier. Nous n'avons aucune base de comparaison au sujet de leurs divers services, parce que le National-Canadien et le Pacifique-Canadien n'ont pas la même méthode de comptabilité. Il serait beaucoup dans l'intérêt des Canadiens et des compagnies de chemins de fer elles-mêmes, si on pouvait les mettre sur une base de comparaison. Je demande au ministre de déposer un bill, qui placera sur la commission des chemins de fer, la responsabilité de faire adopter aux deux réseaux une méthode uniforme de comptabilité. De cette façon, les Canadiens pourraient comparer les résultats obtenus par le réseau nationalisé et la compagnie particulière.

(L'article est adopté.)

Le préambule est adopté.

Rapport est fait sur le projet de loi.

#### CHEMIN DE FER NATIONAL-CANADIEN REMBOURSEMENT D'OBLIGATIONS FINANCIÈRES ARRIVANT À ÉCHÉANCE ET REMBOURSABLES

L'hon. E. N. RHODES (ministre des Finances) propose la 2<sup>e</sup> lecture du projet de loi (bill n° 19) tendant au remboursement d'obligations financières des Chemins de fer natio-