

Service de la marine:

455. Canal à eau profonde du Saint-Laurent—Pour assurer le prolongement et l'amélioration des déversoirs régulateurs—Capital (à voter de nouveau), \$61,500.

M. HAZEN: Quels sont ces barrages régulateurs et à quel endroit du fleuve sont-ils situés?

L'hon. M. CARDIN: La question de la construction de ces barrages régulateurs a été étudiée il y a longtemps par une commission chargée par le Gouvernement d'examiner l'opportunité de créer certains obstacles à l'écoulement des eaux du fleuve Saint-Laurent en vue de relever le niveau de l'eau entre le lac Saint-Pierre et Montréal. Ces barrages ont été construits entre certaines îles à la tête du lac Saint-Pierre. On a bloqué les chenaux entre plusieurs de ces îles au moyen de ces barrages en vue de retarder l'écoulement des eaux et de relever ainsi le niveau du fleuve. Les résultats se sont révélés avantageux; le niveau de l'eau a été ainsi relevé de quelques pouces entre le lac Saint-Pierre et le port de Montréal.

Le projet étudié il y a plusieurs années comportait aussi la construction de barrages plus petits dans le voisinage de Montréal, il s'agissait de bloquer les chenaux entre certaines îles dans les environs de Boucherville, en aval de Montréal et du côté nord du fleuve, mais on n'en a construit jusqu'ici qu'entre ces îles à la tête du lac Saint-Pierre.

(Le crédit est adopté.)

ENTREPRISES DE L'ÉTAT

Entreprises de l'Etat—Crédits spéciaux—Déficits—Compagnie de chemin de fer National Du Canada:

459. Somme requise pour le paiement, durant l'année financière 1940-1941, à la compagnie du Chemin de fer National du Canada (ci-après appelée "la Compagnie du National") sur les demandes approuvées par le ministre des Transports, faites de temps à autre par la Compagnie du National au ministre des Finances, et devant être appliqués au paiement par la Compagnie du National du déficit (certifié par les vérificateurs de la Compagnie du National) accusé pour l'année civile 1940, y compris toute contribution supplémentaire à la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'île du Prince-Edouard, s'il est nécessaire pour effectuer en entier le paiement des allocations mensuelles, tel que prescrit par les dispositions de la Loi concernant la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'île du Prince-Edouard, notwithstanding la restriction contenue à l'article quatre de ladite loi et y compris toute contribution supplémentaire à la Caisse de prévoyance et de retraite des employés du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, jugée nécessaire pour permettre le paiement d'allocations mensuelles sous l'empire des règles et règlements de ladite caisse, notwithstanding la restriction contenue à l'article treize, chapitre soixante et cinq des Statuts du Canada, 1874, mais à l'exclusion des montants

imputés sur la part de propriétaire revenant au réseau des Chemins de fer Nationaux, définie au chapitre 22 des Statuts du Canada, 1937.

Chemins de fer Nationaux du Canada, à l'exclusion des lignes de l'Est, \$12,975,000.

Lignes de l'Est, \$2,025,000.

M. HARRIS: Le ministre pourrait peut-être faire une déclaration, étant donné qu'il peut maintenant s'appuyer sur l'expérience fournie par les six derniers mois d'opérations.

L'hon. M. CARDIN: Ce crédit est destiné à combler le déficit attendu ou estimé des chemins de fer Nationaux durant la présente année. Il est vrai que les revenus des derniers mois écoulés pourraient jusqu'à un certain point autoriser à demander la réduction de ce montant, car on peut dire que la situation des chemins de fer Nationaux est beaucoup meilleure que l'an dernier. Cette estimation a été calculée par les fonctionnaires du ministère...

M. HARRIS: Quand?

L'hon. M. CARDIN: On m'informe que la dernière estimation a été préparée en février dernier. Les prévisions, fondées sur les états mensuels vérifiés par les chefs de services et les comptables de la société, tiennent compte des résultats de l'année précédente, des perspectives de l'année courante et des éventualités susceptibles de se présenter. La somme demandée pour combler le déficit de l'année courante a été arrêtée après mûre réflexion.

Il se peut que la situation soit plus encourageante qu'elle le paraissait quand le budget a été arrêté, mais la possibilité demeure que les mois suivants ne répondront pas à l'attente. Ainsi, à ce qu'on me dit, le produit du transport du grain se révélera inférieur aux prévisions établies en février dernier. La direction me paraît avoir raison de prendre l'attitude que, si les résultats ont dépassé l'attente pour ce qui est de la première partie de l'année, rien n'assure qu'ils seront si heureux durant le reste de l'année. Quoi qu'il arrive, la direction tient à disposer des fonds nécessaires pour combler le déficit. Je comprends parfaitement l'idée de mon honorable ami; il voudrait voir le réseau national brosser un tableau plus encourageant de la situation en montrant que, cette année, son déficit sera inférieur aux prévisions. Mais la direction tient, pour plus de sûreté, à disposer de la somme dont elle pourrait avoir besoin. Il y a lieu de lui faire confiance. En tout cas, si la somme n'est pas nécessaire, elle ne sera pas dépensée, car elle est destinée expressément à combler le déficit.

M. HARRIS (Danforth): Le ministre étant nouveau au département des Transports, je n'insisterai pas, d'autant plus que la question