

1962; son mandat expirera le 31 décembre 1962. Sauf erreur, c'est la façon habituelle de procéder; toutes les mesures précédentes renfermaient un article analogue.

L'honorable A. K. Hugessen: Honorables sénateurs, nous sommes tous reconnaissants, j'en suis sûr, à mon ami de Cap-Breton (l'honorable M. Macdonald) de nous avoir expliqué la mesure à l'étude. J'estime, comme lui, qu'elle renferme toutes les dispositions que contient habituellement la mesure financière annuelle relative à la société des chemins de fer Nationaux du Canada que le Sénat a coutume de recevoir vers la fin de chaque session.

La mesure expose, d'une façon assez détaillée, le montant de capitaux que la société demande l'autorisation de dépenser, non seulement à l'égard de l'année en cours, mais également à l'égard de ce que l'on pourrait qualifier d'avance sur le compte des dépenses en immobilisations à engager au cours du premier semestre de 1962.

Les sommes globales à dépenser pendant l'année en cours, divisées en sous-catégories diverses et comprenant, comme d'habitude, les dépenses qu'Air-Canada engagera, prévoit-on, s'élèvent à un total global de \$162,900,000. En outre, on tente d'obtenir, comme je le disais tantôt, une sorte d'autorisation préliminaire à l'égard des dépenses à engager au cours du premier semestre de 1962, d'un montant global de 76 millions de dollars, ce qui fait au total pour les 18 mois en question \$238,900,000.

Sur ce montant il faut déduire comme toujours, bien entendu, quelques montants très importants que la société prélève sur ses recettes sous forme de dépréciation courue au cours de l'année, montants qui sont prélevés sur les gains réels du chemin de fer. Le montant que recevra, propose-t-on, la société à cet égard en provenance de la dépréciation courue et qui sera imputé sur les dépenses en immobilisations à l'égard de la période de 18 mois dont j'ai parlé s'élève à \$162,100,000, de sorte que le montant net des dépenses que l'on demande en ce moment d'autoriser, s'élève à \$76,800,000.

Nous sommes habitués à recevoir chaque année, de la part du National-Canadien, des demandes de montants très élevés devant être affectés à des dépenses d'immobilisation. Étant donné l'importance et l'étendue par tout le pays d'un réseau de chemin de fer comme celui du National-Canadien, on peut très bien comprendre la nécessité de tels montants au chapitre des immobilisations, si l'on songe que le chemin de fer doit toujours maintenir une certaine norme et que les améliorations de l'équipement s'imposent de temps à autre. Il est peut être un peu décevant, toutefois, que ces besoins en immobilisation ne deviennent pas plus modérés à mesure que

les années avancent. Je mentionne cela—je crois que c'est un fait—parce que les énormes dépenses en immobilisations requises en ces dernières années ont servi à donner au chemin de fer une norme d'exploitation de première classe. Il y a deux améliorations particulières qui sont maintenant presque terminées. Je veux d'abord parler du programme de diésélisation qui, les honorables sénateurs le savent, est maintenant réalisé en entier; puis, de l'installation de nouvelles cours de triage à buttes dans quelques-unes de nos principales villes pour l'expédition de wagons de marchandises par les méthodes les plus perfectionnées et les plus rapides.

En ces dernières années, on nous a dit que ces dépenses s'imposaient pour en faire un chemin de fer de premier ordre. Maintenant que ces dépenses sont presque épuisées—la diésélisation, je le répète, est déjà parachevée; la cour de triage à buttes de Moncton est terminée; celle de Montréal vient juste de commencer à fonctionner; les travaux de construction de celle de Winnipeg sont très avancés et la seule cour de triage à buttes vraiment importante qui reste à parachever est la gigantesque cour de triage des environs de Toronto—j'ose espérer que d'ici un an ou deux les fortes exigences en capitaux qu'on nous demande de voter annuellement pour la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada subiront une réduction importante.

Je tiens à dire un mot au sujet des besoins très importants en immobilisation que renferme la mesure à l'étude. Voici la question que je voudrais poser: à qui va incomber le soin d'engager ces dépenses d'établissement, à quels fonctionnaires et à quels administrateurs? On nous dit que le mandat du président de la compagnie et président du conseil d'administration de la société des chemins de fer Nationaux du Canada est terminé et qu'il détient ses fonctions provisoirement à l'heure actuelle. C'est à mon sens, honorables collègues, une situation bien peu satisfaisante. En nous demandant de voter ces sommes énormes à l'égard des dépenses qu'engagera le National-Canadien, principalement sous la gouverne de son administrateur en chef, on devrait nous dire quel sera le futur administrateur en chef. Et en ce qui concerne les administrateurs, les honorables sénateurs se souviennent que nous avons adopté, il y a quelques semaines, une mesure visant à porter de sept à douze le nombre des administrateurs du National-Canadien. On n'a pas encore annoncé quels seraient ces nouveaux administrateurs. Ce ne serait que juste d'avertir le Parlement, à mon avis, surtout quand de pareils dépenses en immobilisation doivent être effectuées