

gagements plutôt que d'avoir des engagements découlant de bills antérieurs. Au cours du débat qui a eu lieu l'an dernier, le député d'Eglinton a signalé la difficulté qui surgit quand nous cherchons à appliquer le contrôle du Parlement à une compagnie commerciale ordinaire dont les opérations sont continues. Nous avons donné suite à cette proposition dans le nouveau projet de loi, qui embrassera toutes les autorisations d'engagements. Les autorisations d'engagements prévues dans les bills de l'an dernier et de 1949 sont maintenant comprises dans le nouveau projet de loi et, désormais, l'autorisation d'engagement total sera prévue dans le bill de l'année.

L'autorisation ordinaire est prévue pour ce qui est de l'octroi de prêts temporaires à la compagnie de chemin de fer et à Air-Canada, afin de leur permettre de combler leurs déficits d'exploitation jusqu'au 30 juin 1953. La loi sur la revision du capital qui a été présentée cette année prévoit que le chemin de fer n'accusera plus de déficits, mais il arrive que des déficits soient enregistrés dans les premiers mois de l'année civile. Une société commerciale ordinaire obtiendrait les fonds nécessaires au moyen de prêts bancaires; nous sommes disposés ici à avancer ces fonds de façon temporaire, comme nous l'avons fait par le passé.

Les prêts consentis par le Gouvernement à la compagnie de chemin de fer aux termes des lois de financement et de garanties antérieures et non encore recouverts s'établissaient comme suit au 31 mai:

Loi de 1947	\$5,886,566.33
Loi de 1949	1,656,463.45
Loi de 1950	6,911,989.10
Loi de 1951	66,333,939.82
Loi de 1951 (n° 2)	21,448,924.37
	\$102,237,883.07

Les sommes avancées aux termes des trois premières lois et d'une partie de la quatrième feront partie de la conversion en actions privilégiées ou en obligations de 100 millions pour 20 ans dont il a été question dans la loi sur la revision du capital. Le budget des chemins de fer Nationaux a déjà été déferé au comité des chemins de fer d'État, qui l'a étudié à fond. Je suis très heureux que mon collègue, l'adjoint parlementaire au ministre des Transports, soit présent. Il fait partie de ce comité et peut certes répondre mieux que moi aux questions de détail qui portent sur l'utilisation réelle de ces sommes.

M. Macdonnell (Greenwood): Étant donné l'état qui a été déposé, peut-être pourrait-on examiner les chiffres de façon plus satisfaisante lorsque nous aurons eu le temps

[M. Sinclair.]

d'étudier le document. Si je comprends bien, on se propose de faire de chaque année un tout indépendant.

M. Sinclair: Le bill pour chaque année.

M. Macdonnell (Greenwood): C'est déjà poser une réserve à cet égard que d'agir comme on le fait: on supprime ce qui appartient au passé mais on empiète déjà sur l'année qui vient. Autrement dit, le Gouvernement prend des dispositions pour pourvoir aux besoins pendant le premier semestre de 1953. Je ne formulerai pas d'autres observations tant que je n'aurai pas pu étudier les données pertinentes. Il y a un chiffre, cependant, qui, bien que j'espère l'avoir bien saisi, me préoccupe un peu. L'adjoint parlementaire, sauf erreur, a dit que les dépenses d'établissement s'établiraient à 154 millions de dollars.

M. Sinclair: C'est exact.

M. Macdonnell (Greenwood): Le capital de roulement supplémentaire s'élève à quinze millions?

M. Sinclair: Oui.

M. Macdonnell (Greenwood): Passant maintenant au matériel, je crois que le montant qui empiète sur l'année prochaine est de 123 millions?

M. Sinclair: Le tout devant être versé à l'avance.

M. Macdonnell (Greenwood): On obtient ainsi un montant global de 292 millions de dollars, ce qui, bien entendu, est un chiffre bien plus élevé que celui de 202 millions. Je suppose donc qu'une partie s'applique à l'année 1953.

M. Sinclair: Il s'agit ici d'engagements.

M. Macdonnell (Greenwood): Nous aurons peut-être autre chose à ajouter quand nous aurons vu les chiffres. Quelle ligne de conduite suit-on à l'égard du matériel? A un moment donné on vendait des obligations afin de se procurer une grande partie des fonds nécessaires au matériel. Si ma mémoire est fidèle, il y a un an, alors que la question était à l'étude, on voulait recueillir par ce moyen une partie des sommes voulues, le solde devant être comblé par une aide directe de l'État.

M. Sinclair: Tout dépend des conditions du marché. Si on peut écouler sur le marché des obligations de fiducie pour l'achat de matériel, on se procure de cette façon les fonds nécessaires. Sinon on a recours à l'État. Quand le projet de loi sera soumis à la Chambre, je ferai, à votre intention, une déclaration sur le financement pour l'achat de matériel.