

abouti à la situation actuelle, afin que ceux de nos collègues qui n'ont pas eu l'avantage de connaître l'état de choses primitif qui a donné lieu aux problèmes qui nous embarrassent acquièrent une idée adéquate de ces questions.

Je signalerai tout d'abord l'énormité de la tâche qui s'impose au pays. Le réseau national des chemins de fer, tel qu'il sera constitué dans quelques mois, est le plus considérable qui existe dans le monde, et en faisant l'essai du régime de l'exploitation publique, le Canada entreprend une tâche qui n'a pas été égalée jusqu'à présent par aucun pays ou aucune société. L'effort est digne d'une jeune nation comme la nôtre, et notre compétence à résoudre les plus grandes questions d'administration sera mesurée au succès que nous pourrons montrer dans cette entreprise.

Le réseau des chemins de fer nationaux a un parcours total de 22,646 milles ainsi décomposé: le Nord-Canadien, 9,900 milles; les chemins de fer de l'Etat canadien, 4,682 milles; le Grand-Tronc, y compris ses filiales et ses tributaires, 5,308 milles et dans ce chiffre figurent 1,164 milles de voies américaines; enfin, le Grand-Tronc du Pacifique, 2,756 milles. Les lignes de l'Etat que je viens de mentionner sont formées de l'Intercolonial, 1,670 milles; du Transcontinental, 2,006 milles; du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, 2,076 milles; embranchements, 730, et du chemin de fer de la baie d'Hudson.

La valeur de ces exploitations est inscrite comme suit dans les livres de l'administration de ces différents réseaux: Nord-Canadien, \$681,822,115; Etat, \$415,438,153; Grand-Tronc-Pacifique, \$256,768,407; Grand-Tronc et ses filiales, \$512,687,252; Vermont-Central, \$25,861,823. L'ensemble de ces réseaux possède 3,476 locomotives, 3,583 voitures à voyageurs; 122,362 wagons à marchandises et 7,719 wagons pour les différents services de l'administration de ces chemins de fer.

L'ensemble du réseau a rapporté, pour l'exercice 1921, une recette de \$235,789,000 contre une dépense d'exploitation de \$247,509,000, laissant un déficit de \$11,720,000.

On aura une idée de l'importance des opérations dans ce service en les comparant avec les revenus publics du Dominion. Les frais d'exploitation du réseau, y compris le Grand-Tronc, pour l'exercice 1921, ont atteint \$247,509,000, et le revenu brut du trésor fédéral s'est chiffré par \$381,271,000. On voit que l'administration de cet immense réseau comporte une tâche presque égale à celle de gérer les affaires de la Puissance tout entière.

En 1921, les employés du réseau étaient au nombre de 102,454, touchant ensemble en appointements et salaires une somme de \$149,426,849.59. Je crois utile de donner ce renseignement, afin de montrer l'importance de ce service et de convaincre le public de la nécessité de prêter son concours, sans distinction de couleurs politiques, à la gestion gouvernementale. Le régime qui est mis à l'essai est appliqué à une entreprise de transports de proportions considérables, comme il n'en existe nulle part; le pays, le Gouvernement, le Parlement ont le devoir d'écartier tous les obstacles dans le chemin du conseil chargé de l'administration.

Je désire rappeler au souvenir de la Chambre les conditions dans lesquelles l'Etat a dû faire l'acquisition des différentes parties du réseau national. Je parlerai d'abord du Nord-Canadien qui, on le sait, est formé de lignes et de services divers. Ce réseau reçut l'aide pécuniaire du trésor fédéral et des différentes provinces. Je rappellerai que les lignes du Nord-Canadien situées en Colombie-Anglaise ont été autorisées et construites comme lignes provinciales avec des subventions du gouvernement provincial. Une des conditions de la concession donnait au gouvernement de la province le droit de fixer les tarifs de la ligne jusqu'à la limite interprovinciale où elle se soudait au réseau principal du Nord-Canadien. Plus tard, quand le gouvernement fédéral, alors sous la direction de sir Robert Borden, accorda des subventions à la ligne de la Colombie-Anglaise, celle-ci reçut le bénéfice de la déclaration d'utilité nationale. Tout le réseau du Nord-Canadien se trouva par le fait unifié. On a discuté l'à-propos de cette décision, mais je me bornerai à rappeler le fait, afin que chacun sache par suite de quelle circonstance ces lignes sont aujourd'hui entre les mains de l'Etat.

Le Nord-Canadien bénéficia de prêts et de subventions tant du gouvernement fédéral que des provinces et il arriva un jour où le Gouvernement crut devoir proposer le rachat par l'Etat de tout le réseau en 1917. La loi de rachat fut sanctionnée le 20 septembre de cette même année.

Avant cette date, la majorité des actions du réseau du Nord-Canadien était devenue la propriété de l'Etat fédéral comme conséquence de l'aide qui lui avait été accordée et cette loi portait que l'on procéderait à l'acquisition du solde du capital.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pas la majorité—40 p. 100.

L'hon. M. GRAHAM: Dans tous les cas, une grande partie du capital passa aux mains du