

M. TOWNLEY-SMITH: Vu que le bill vise à procurer des fonds pour répondre à différentes dépenses de capital, est-il permis de demander si l'on songe à compléter certaines lignes dans le nord de la Saskatchewan? Je veux parler de la ligne qui relie la Butte-aux-Français, en Saskatchewan, à Heinsburg, en Alberta, et de la ligne qui relie St. Walburg à Rivière-aux-Castors en Saskatchewan. Dans les deux cas, le milieu n'est pas terminé. Depuis quelques sessions, on nous promet de s'occuper de ces lignes, et je me suis demandé si on avait l'intention de les achever. Je voudrais qu'on les terminât le plus tôt possible.

M. MAYHEW: L'honorable député semble un peu perdu. Le bill à l'étude vise le rachat de titres, et ce dont il parle relève du bill n° 258, des Chemins de fer Nationaux du Canada.

M. HARKNESS: Je n'ai pas encore découvert le taux du change. J'avais l'impression qu'en ce qui concerne le public en général, une bonne partie de cet argent était encore dû au Royaume-Uni; toutefois, d'après les chiffres que vient de nous donner l'adjoint parlementaire, cette dette ne s'élève qu'à un peu plus de 2 millions de dollars. A quel taux de change cet argent est-il rapatrié ou remboursé?

M. MAYHEW: L'honorable député me semble quelque peu embrouillé au sujet du rapatriement des obligations du National Canadien. On les rachète au prix du marché en livres sterling au taux de \$4.04.

M. HARKNESS: Dois-je conclure que toutes les obligations du National Canadien détenues en Grande-Bretagne sont maintenant rapatriées à échéance au taux de \$4.04?

M. MAYHEW: Pas du tout. Il ne s'agit ici que d'un bloc de 221 millions de dollars d'une dette totale des Chemins de fer Nationaux du Canada s'élevant à 1,200 millions.

M. HARKNESS: Et on ne rachète qu'un peu plus de 2 millions de dollars de ce total?

M. MAYHEW: Non pas 2 millions mais 200 millions.

M. HACKETT: A-t-on rapatrié toutes les obligations détenues en Angleterre qu'on a l'intention de racheter? L'adjoint parlementaire peut-il nous dire si les obligations détenues en Grande-Bretagne ont déjà été rapatriées à \$4.04?

M. MAYHEW: Si les propriétaires étaient résidents de Grande-Bretagne, les obligations ont été rapatriées.

[M. Mayhew.]

M. HACKETT: J'avais cru que l'honorable député de Calgary-Est avait demandé quelle était la partie détenue en Grande-Bretagne et on lui a répondu qu'elle n'était plus que de 2 millions et quelques dollars. Ce montant représente-t-il les obligations détenues en Grande-Bretagne que nous avons rapatriées?

M. MAYHEW: Des 200 millions que nous demandons, \$2,607,000 sont payables en sterling à Londres. C'est tout ce dont il s'agit dans ce crédit.

M. SMITH (Calgary-Ouest): L'adjoint parlementaire vient de dire que nous sommes embrouillés. Pour ma part, je le suis. Si je comprends bien, 124 millions de dollars sont payables à Londres, à New-York ou au Canada, au gré du détenteur.

M. MAYHEW: C'est exact.

M. SMITH (Calgary-Ouest): Vous avez dit ensuite que 8 millions ou 80 millions étaient payables à New-York. Je ne sais lequel de ces montants est le bon.

M. MAYHEW: C'est 8 millions.

M. SMITH (Calgary-Ouest): Alors, il y a 132 millions dont le paiement est exigible à New-York?

M. MAYHEW: C'est exact.

M. SMITH (Calgary-Ouest): Etant donné que notre dollar est au pair, nous devons trouver 132 millions en dollars américains?

M. MAYHEW: Oui.

M. NICHOLSON: L'autre soir, quand le comité a été saisi de la résolution, j'ai cru comprendre que le ministre des Finances ou le ministre des Transports serait ici pour répondre aux questions. A plusieurs reprises, la question de la dette d'établissement du National-Canadien a été maintes fois étudiée par le comité des chemins de fer. Il va sans dire que les directeurs du chemin de fer n'ont pas compétence pour effectuer des rajustements, mais il me semble qu'à la suite des observations formulées par le président et étant donné que ces titres sont maintenant détenus au Canada, l'un des membres du cabinet devrait faire une déclaration. Je sais que l'adjoint parlementaire ne peut parler au nom du cabinet, mais quelqu'un devrait le faire. Le président du chemin de fer a dit:

Je cherche à établir les Chemins de fer nationaux du Canada sur une base solide. Nous voulons déposer un état financier satisfaisant; nous ne voulons pas nous sentir à la charge du gouvernement. Nous ne désirons pas que surgisse de nouveau "le problème des chemins de fer". Bien que le National-Canadien fonctionne efficacement, il pourrait facilement passer pour avoir échoué, car il ne peut accomplir l'impossible. Dans ce cas, le découragement se