

Crédit n° 494—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes: chemins de fer autres que le National-Canadien.

Crédit n° 558—Bac transbordeur et termini de l'Île du Prince-Édouard. Déficit de 1950.

Crédit n° 559—*Canadian National (West Indies) Steamships Limited*. Déficit de 1950;

Et, que la résolution adoptée par la Chambre le 24 février 1950, renvoyant certains crédits au comité des subsides soit annulée dans la mesure où ladite résolution se rapporte aux crédits n°s 493, 494, 558 et 559."

Je crois que c'est tout sur ce point.

Le PRÉSIDENT: C'est là le texte des ordres de renvoi. Je m'excuse.

Le SECRÉTAIRE: Voici la suite des ordres de renvoi:

"Ordonné,—Que le rapport sur les opérations des Lignes aériennes Trans-Canada pendant l'année civile terminée le 31 décembre 1949 et le rapport des vérificateurs au Parlement, sur les Lignes aériennes Trans-Canada, relatif à l'exercice terminé le 31 décembre 1949, déposés aujourd'hui (savoir vendredi 24 mars 1950), soient déferés audit Comité."

M. GILLIS: Monsieur le président, le rapport annuel du National-Canadien accuse un revenu net d'exploitation d'environ 4 millions de dollars, tout en accusant un déficit de quelque 42 millions de dollars. M. Gordon pourrait-il nous expliquer le pourquoi de cet état de choses et nous dire quelles mesures pourraient être prises en vue de le corriger?

M. GORDON: L'état des revenus de l'ensemble du réseau, à la page 6 du rapport, vous fournira l'explication désirée.

La somme de \$4,057,907 indiquée à l'état représente le revenu net d'exploitation après déduction des frais d'exploitation et autres, revenu qui est déficitaire de la somme requise pour payer l'intérêt sur les obligations de la dette consolidée aux mains du public. En sus de cette somme, qui s'élève à \$24,302,650.99, il faut compter la somme de \$21,798,283.58, qui représente les intérêts dus à l'État sur des prêts consentis par ce dernier au chemin de fer durant une certaine période de temps. Comme ces deux sommes forment un total approximatif de 46 millions de dollars il nous manque quelque 42 millions de dollars pour faire honneur à ces obligations.

M. GILLIS: Serait-il raisonnable de demander au gouvernement de renoncer aux intérêts dus sur ces prêts?

M. GORDON: J'ai présenté un rapport là-dessus à la Commission royale du Transport, qui est en train d'étudier la question. Vous aurez peut-être pris note de plusieurs propositions que j'ai présentées et qu'il serait raisonnable, à mon avis, de mettre à exécution en vue de reviser la capitalisation du réseau, de façon que la moyenne de ses recettes gagnées au cours des années puisse lui fournir une occasion équitable de s'acquitter de toutes ses obligations.

L'hon. M. CHEVRIER: Puis-je avoir la permission de fournir une explication en réponse à la question: "Est-il équitable de demander au gouvernement de remédier à cette situation sur les deux points en questions?"

Le gouvernement y a déjà remédié dans une certaine mesure, en 1937 ou 1938, conformément à la Loi de la revision du capital. Une grosse réduction de l'intérêt dû sur les prêts du gouvernement a abaissé fortement le total du compte capital.

Quant à savoir si le gouvernement devrait réduire l'intérêt dû sur les obligations aux mains du public, c'est là une autre affaire, à mon avis, et je crois que le