

M. BELZILE: Pour la gouverne de l'honorable député de Cumberland, voici la ventilation du montant de \$85,882,200, présentée au Comité des chemins de fer:

Additions et améliorations (moins mise au rancart de matériel)	\$20,250,000
Nouvel outillage	59,000,000
Embranchement de Barraute	1,440,000
Acquisition d'obligations et rappel de capital-actions	1,007,200
Capital d'exploitation additionnel..	20,000,000

L'ensemble de ces sommes s'élève à \$101,695,200. Il faut en déduire le montant disponible qui provient de la réserve constituée aux fins de la dépréciation, de l'escompte et de l'amortissement de la dette, soit \$15,815,000. Il reste donc le solde figurant à la résolution, c'est-à-dire \$85,882,200.

M. BLACK (Cumberland): Où dépensera-t-on la somme affectée aux additions et aux améliorations?

M. BELZILE: En voici la ventilation:

Région de l'Atlantique	\$ 1,909,665
Région du centre	9,916,680
Région de l'Ouest	4,882,085
Grand-Trunk-Western	3,684,877
Central-Vermont	386,670
Filiales	1,376,503
Messageries, télégraphes et autres services	2,588,590
Additions et améliorations au matériel	3,240,595
Crédit pour la mise au rancart du matériel	2,735,665

Il reste un solde de 25 millions et quart dont il faut déduire une partie des achats compris dans les postes ci-dessus, évalués à 5 millions, et qui seront effectués avant le 31 décembre 1948. Il restera ensuite un solde de \$20,250,000.

M. JACKMAN: Comme d'habitude la résolution ne comprend qu'une phrase de vingt lignes. Il est question de la somme de \$85,882,200 affectée à l'achat de nouvelles obligations, puis le texte continue en ces termes:

...permettre d'aider et d'assister financièrement d'autres compagnies dudit réseau national et d'autoriser le ministre des Finances à mettre à la disposition de la Compagnie nationale ou des Lignes aériennes Trans-Canada les sommes qui seront nécessaires...

En plus des 85 millions?

M. BELZILE: Oui.

M. JACKMAN: Alors la présente résolution,—et le bill qui s'en inspirera,—permet de puiser librement au Fonds du revenu consolidé?

M. BELZILE: On a adopté l'an dernier un bill semblable, mais on a cru bon cette année

d'y ajouter la présente disposition. Le projet de loi qu'on va présenter autorisera le ministre des Finances à avancer la somme mentionnée par l'honorable député de Rosedale au chemin de fer pour permettre à celui-ci de faire face à ses obligations si jamais il arrivait que ses recettes ne suffisaient pas à couvrir ses dépenses. C'est ce qu'on a prévu l'an dernier, mais cette année on a voulu étendre aussi cette disposition aux Lignes aériennes Trans-Canada.

M. BLACK (Cumberland): Si l'on en juge d'après ce que nous a dit le ministre, il semble que \$1,909,665, seulement vont être affectés à ces améliorations et à de nouveaux aménagements dans la région de l'Atlantique, sur \$20,250,000 au total. Il serait intéressant de connaître le détail de ces affectations pour la région de l'Atlantique, mais je ne veux pas retarder les travaux du comité. Cette somme me paraît tout à fait insuffisante si l'on veut répartir équitablement l'argent prévu sous cette rubrique.

La ligne de chemin de fer qui va de Moncton à Sydney a fait en plusieurs occasions l'objet de discussions à la Chambre. Le ministre des Transports en a parlé il y a quelques jours lors de l'examen de ses crédits. Le transport est fort actif sur cette ligne, construite il y a 60 ou 70 ans. Les pentes y sont très fortes et c'est peut-être la voie ferrée la moins bien aménagée du pays, compte tenu du transport qui s'y effectue. Une somme est-elle affectée à l'amélioration de cette ligne allant de Moncton à Sydney?

M. BELZILE: L'honorable député se rend compte, sans aucun doute, que plusieurs des questions qu'il a posées concernent le ministère des Transports. On m'informe qu'aucune somme n'est spécialement affectée au tronçon Moncton-Sydney.

M. BLACK (Cumberland): Pas même pour des levés?

M. BELZILE: Je n'en vois aucune à cette fin.

M. BLACK (Cumberland): Je désire des renseignements sur un autre point. Dans le crédit pourvoyant à l'acquisition d'équipement nouveau, je relève un assez grand nombre de locomotives très lourdes à moteur diesel, ainsi que d'autres plus petites et à moteur diesel également. Quelques-unes d'entre elles sont-elles destinées à la division de l'Atlantique? En pareil cas je signale que ces locomotives en remplaceront d'autres pour lesquelles on utilisait la houille des provinces Maritimes. Depuis des années, les chemins de fer consti-