

M. HEAPS: Ceci n'est que le déficit prévu?

M. MALLORY: Non, c'est le déficit total après déduction faite des frais imputables aux revenus; c'est le déficit de caisse.

Le PRÉSIDENT: Autant vaut prendre le rapport tel qu'il est. Tournez à la page 1, monsieur Heaps.

L'hon. M. STEWART: Ces crédits, si je me souviens bien, sont présentés dans les mêmes termes, à peu près, que l'an dernier?

Le PRÉSIDENT: Exactement.

L'hon. M. STEWART: Si, comme je le crois, il est entendu que le fait d'accepter ce crédit n'en empêchera pas la discussion à la Chambre des communes...

Le PRÉSIDENT: Ah! non.

L'hon. M. STEWART: ...et si on doit y faire l'exposé général de la situation, je ne vois pas la nécessité d'entrer ici dans trop de détails.

M. HEAPS: En général, quand un crédit a été adopté au Comité, on n'entre pas dans beaucoup de détails et je tenais à connaître la situation des lignes de l'Est comparée à celle du reste du réseau.

Le PRÉSIDENT: Si vous regardez à la page 2 du rapport que vous avez là, monsieur Heaps, vous y trouverez l'analyse complète de ce crédit. C'est le rapport des prévisions budgétaires pour l'année 1938 et il y a un chapitre intitulé "Lignes de l'Est—Réseau à l'exclusion des lignes de l'Est—Ensemble du réseau". Vous y trouverez le total.

M. HEAPS: Je ne vois dans ce crédit aucun frais d'intérêt sur les lignes de l'Est. Je voudrais savoir si cette somme de \$2,100,000 comprend les frais d'intérêt sur ces lignes.

M. COOPER: Oui.

M. MALLORY: Elle comprend les \$330,000 d'intérêt dû au public sur la dette à long terme et d'autres frais fixes au montant de \$1,197,000.

M. HEAPS: Dans ce cas, les lignes de l'Est semblent donner de meilleurs résultats que le reste du réseau.

L'hon. M. HOWE: Les résultats semblent meilleurs, mais le réseau a de fortes charges fixes à supporter tandis que les lignes de l'Est n'ont que les obligations des chemins de fer Halifax et South Western. Le gouvernement a défrayé le coût de construction de l'Intercolonial de sorte qu'il n'y a pas de frais fixes contre cette ligne. Les frais fixes sont hors de proportion avec ceux du reste du réseau. Nous prévoyons un déficit d'exploitation de \$700,000. Il leur faudra rencontrer des taxes au montant de \$275,000 et des intérêts au montant de \$832,000. Je crois que c'est là le résumé à peu près complet de la situation.

L'hon. M. STEWART: Monsieur le président, les contributions en vertu de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes sont-elles comprises dans ce chiffre?

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. HEAPS: Elles sont comprises dans ce chiffre?

L'hon. M. HOWE: Oui, elles constituent le 2e item de la liste 2.

M. HEAPS: Sont-elles comprises dans les revenus? Si oui, est-ce la pratique à suivre?

M. COOPER: Oui, monsieur.

M. HEAPS: Si elles n'y étaient pas, puisqu'elles sont de fait une subvention directe, les choses changeraient d'aspect.

Le PRÉSIDENT: Elles constituent un revenu pour le chemin de fer.

M. HEAPS: Mais, des dépenses pour le Trésor.