

M. L'ORATEUR: La Chambre permet-elle à l'honorable ministre de présenter son rapport?

Des VOIX: Adopté.

EXPOSÉ ANNUEL DU MINISTRE DES CHEMINS DE FER CONCERNANT L'EXPLOITATION DU RÉSEAU NATIONAL

L'hon. J. D. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Monsieur l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil et que la Chambre se forme en comité des subsides, je désire présenter mon rapport annuel du réseau national canadien. Je suivrai la coutume établie et ferai une déclaration au sujet de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat en 1920. Le rapport que je vais présenter est basé sur les chiffres—que je donnerai à la Chambre avant de terminer—qui m'ont été fournis par l'administration du réseau national. Avant d'aller plus loin, il serait bon, peut-être, d'expliquer comment se fait l'exploitation des chemins de fer de l'Etat.

Lorsque le Gouvernement a acheté le Nord-Canadien et l'a relié à l'Intercolonial et au Transcontinental, il a fallu décider quelle serait l'administration de ces chemins de fer. Le premier jour, sir Robert Borden, a annoncé à la Chambre et au pays quelle serait cette politique. Cette déclaration se trouve au hansard de la session de 1918, 15 mai, page 2164 (v. f.).

Quant à l'avenir immédiat, j'ai déjà dit que nous n'avions pas l'intention d'exploiter le réseau du Nord-Canadien directement sous le contrôle d'un département ministériel; nous nous proposons de l'exploiter pour le présent, par l'entremise de la société qui en avait l'administration par le passé. Il y aura un conseil d'administration reconstitué. Nous nous efforcerons de nous procurer les hommes les plus compétents que nous pourrions trouver et nous n'interviendrons en aucune façon. Nous allons laisser l'administration et l'exploitation de cette ligne entièrement à ce conseil d'administrateurs, et nous ferons en sorte, par tous les moyens dont dispose le Gouvernement—et s'il le faut, nous nous adresserons au Parlement dans ce but—que tout ce qui se rapproche d'influence politique, de favoritisme politique ou d'intervention politique—je me sers du mot politique dans son acception la moins noble—soit entièrement éliminé de l'administration de cette ligne.

A la suite de cette déclaration, une commission a été créée, et c'est elle qui a depuis administré le réseau national canadien, indépendamment du ministère des Chemins de fer et des Canaux.

Je regrette qu'elle n'ait pu présenter un rapport aussi satisfaisant que je le désirerais. Il y a un an, j'ai annoncé un dé-

ficit de \$47,993,312 pour l'année 1919. Mais les chiffres définitifs indiquent que la perte réelle a été de \$48,242,536.

L'hon. M. FIELDING: Pour l'exploitation seulement?

L'hon. M. REID: Non, pour l'exploitation et les frais fixes. Mon rapport explique ces questions en détail. Lorsque j'aurai terminé, je me ferai un plaisir de donner tous les renseignements que l'on demandera.

Lorsque j'ai présenté mon rapport annuel de l'exploitation de ce réseau, il y a un an, j'ai cru, d'après les conversations que j'avais eues avec l'administration que je pourrais annoncer une réduction de déficit en 1920. Mais, au lieu d'une diminution, je suis obligé d'avouer que l'exploitation seule pour l'année se terminant le 31 décembre 1920 a coûté beaucoup plus cher. Voici:

Nord-Canadien	\$16,258,579 80
Chemins de fer de l'Etat	10,449,876 43

Déficit total de l'exploitation du réseau national canadien	26,708,456 23
---	---------------

A cela nous ajoutons le déficit de de l'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique, qui, depuis le 23 août dernier, a été administré par la commission des chemins de fer nationaux	10,134,513 91
--	---------------

Déficit total de l'exploitation	\$36,842,970 17
---	-----------------

A cela, il faut ajouter l'intérêt sur les obligations, etc., ou ce qu'on désigne sous le nom de frais obligatoires, payés ou assumés par le Gouvernement comme suit:

Nord-Canadien	\$24,155,988 48
Grand-Tronc-Pacifique	9,332,776 23

Ce qui porte le déficit total pour exploitation et frais obligatoires à	\$70,331,734 88
---	-----------------

Et cela ne tient pas compte des intérêts ou frais obligatoires pour le chemin de fer Transcontinental et l'Intercolonial.

Les recettes au crédit des Canadiens-Nationaux, qui paraîtront dans l'état détaillé, réduisent cette somme à 69,593,441 dollars, qui est le chiffre de la perte, pour exploitation et frais obligatoires, en 1920, contre 48 millions en 1919. La direction attribue principalement cet accroissement de vingt millions dans le déficit à l'augmentation des appointements et salaires et à l'enchérissement du combustible.

Quant à l'entretien, la direction explique que le prix des matériaux et des fournitures est beaucoup plus élevé qu'en 1914. Elle dit aussi que les prix du matériel roulant