

Je ne commenterai pas à présent le projet de gare centrale de Montréal; je le ferai immédiatement après l'adoption de cette résolution, de façon à ce que la députation se rappelle les remarques de mon honorable ami à ce sujet.

Quant à la situation générale exposée par mon honorable ami, je ne relève pas d'erreur dans son exposé des besoins financiers du réseau national; les chiffres qu'il a donnés sont à peu près exacts. Il signale très à propos l'étendue de ces chiffres et la responsabilité qui incombe au conseil d'administration, au ministre et au Parlement, au sujet d'une entreprise si énorme et qui pose des problèmes financiers très grands. Mais il est très facile de verser dans l'extrême opposé dans notre jugement sur cette grande institution. Ces charges au compte du capital seraient aussi nécessaires et aussi considérables, sinon plus, si ces trois institutions étaient encore entre les mains des anciens propriétaires. Les obligations seraient réparties, il est vrai, entre les trois compagnies, les besoins seraient les mêmes, et je suis porté à croire que s'il y avait trois conseils d'administration comme auparavant, les déboursés requis seraient, selon toute probabilité, plus grands qu'aujourd'hui, alors que nous avons les avantages de la coordination dans l'administration, l'exploitation et l'organisation financière de l'entreprise.

Mon honorable ami fait remarquer à très juste titre que ces obligations ne sont pas de simples obligations émises par des compagnies, comme à l'époque de la régie par des particuliers, mais sont vraiment des obligations du Dominion, qu'elles soient garanties ou non par l'Etat, car personne ne saurait concevoir que l'Etat reste propriétaire, tout en répudiant la dette-obligations dont la propriété est grevée. Je sais fort gré à mon honorable ami de conseiller aux comités parlementaires intéressés de scruter toutes les propositions dans un esprit bienveillant et pour donner des avis pratiques. D'après ma connaissance du conseil d'administration comme ministre, depuis le début de 1926, je suis convaincu que le conseil et le haut personnel désirent vraiment le succès de l'entreprise, sans s'occuper du fait qu'ils puissent demander des fonds au Parlement. Quand les chefs de l'entreprise me soumettent un projet qui requiert l'approbation du Parlement, ils tiennent toujours à me démontrer, et par mon intermédiaire, au Parlement, la valeur économique intrinsèque du projet. Quand il s'agit de nouveaux embranchements et autres travaux de ce genre, ils s'efforcent toujours de me montrer que la nouvelle entreprise rapportera plus qu'il ne faut pour acquitter l'intérêt sur les frais, en d'autres termes plus que 5 p. 100 et un versement pour l'amortissement.

De toute nécessité, dans une région nouvelle une certaine incertitude marque toujours nos calculs. Nous développons des régions nouvelles de plusieurs côtés. Jusqu'ici les événements attestent la sagesse de ce développement. Mais quand on s'engage dans ces entreprises, on court certains risques, c'est fatal; quand on entreprend de développer une région nouvelle, on s'expose toujours à certains risques d'ordre économique. Je suis heureux de pouvoir dire que dans la mesure où il est possible d'analyser avec précision les résultats des propositions de construction d'embranchements qui ont été faites de temps à autre par les hauts fonctionnaires du National-Canadien, ces résultats leur ont donné raison; en fait, les résultats des prolongements et développements ont été au delà des espérances que l'on avait quand on a présenté les projets au Parlement. Cela est démontré par l'augmentation des recettes du trafic du réseau, augmentation qui se manifeste presque tout le long de la voie, d'un littoral à l'autre.

M. MATTHEWS: Se base-t-on sur cela pour acheter de nouvelles voies?

L'hon. M. DUNNING: Quant à l'achat de nouvelles lignes, comme je l'expliquerai lorsque j'arriverai aux lignes particulières, nous sommes malheureusement liés au passé dans plusieurs cas; et ce lien avec le passé—les obligations provenant du passé—empêche que les standards qui seraient appliqués aujourd'hui par les hauts fonctionnaires de chemins de fer concernant les nouveaux développements ne soient applicables à toutes les propositions pour l'achat de propriétés entraînant des obligations remontant dans le passé. Je me ferai un plaisir de les discuter individuellement lorsque nous arriverons à ces articles.

Le réseau du National-Canadien est peut-être le plus grand agent de développement matériel des ressources naturelles de notre pays qui soit sous la direction du Parlement. Il faut que ce réseau s'agrandisse si l'on veut que le pays grandisse; je suis certain qu'aucun député n'est d'avis que nous devrions adopter une attitude parcimonieuse envers le National-Canadien lorsqu'il s'agit de prolongements de bonne foi pour faire face aux besoins grandissants de notre pays à mesure qu'il se développe.

Malheureusement, comme l'a remarqué mon honorable ami de Vancouver-Centre, nous avons à divers endroits, notamment à Montréal dans le moment, des problèmes au sujet des gares terminales et nous devons le résoudre si nous voulons que le chemin de fer fonctionne comme il devrait; cela comporte de grosses dépenses qui en elles-mêmes ne produiront pas de bien grosses recettes. Un projet de terminus du genre de celui de Montréal