

Le projet qui fera suite à cette résolution comprendra les dispositions usuelles pour les émissions du National-Canadien. Je crois que pour le moment c'est tout ce qu'il y a à dire.

M. CLARK: Cet après-midi, le ministre a traité des frais d'établissement du National-Canadien, pour embranchements, installations terminales, ainsi de suite. Il existe au Canada une autre grande entreprise ferroviaire, bien outillée et pourvue, elle aussi, et qui doit tous les ans faire des dépenses imputables sur le capital. J'aimerais à savoir si le ministre ou l'un de ses fonctionnaires a établi une comparaison entre les dépenses imputables sur le capital des deux compagnies, durant un certain nombre d'années.

L'hon. M. DUNNING: Pareille comparaison serait sans doute bien intéressante à titre documentaire mais je n'en vois pas l'utilité pratique. Dans un cas, c'est le groupement, en 1923, de trois réseaux plus ou moins délaissés depuis des années à cause de besoins et de circonstances que tout le monde connaît. Dans l'autre, c'est un réseau continuellement bien administré et entretenu, exploité avec succès, et par conséquent en état de s'entretenir sur un bien meilleur pied que les trois entreprises constituant actuellement le National-Canadien. Je ne crois pas qu'il soit possible d'établir de juste comparaison entre la période de reconstitution du National-Canadien sous la direction de sir Henry Thornton, et l'exploitation du Pacifique-Canadien durant le même temps. C'est la réponse la plus claire que je puisse donner.

M. CLARK: Ce raisonnement peut s'appliquer aux premières années, à la première phase de la fusion; mais depuis le National-Canadien a dépensé en frais d'établissement une somme qui dépasse l'estimation totale du prix de construction de tout le Transcontinental. Il me semble qu'une comparaison pourrait s'établir maintenant, et ce serait d'un enseignement fort précieux, pour ceux d'entre nous qui, sans être bien versés dans les choses de chemin de fer, sont cependant comptables au peuple pour les dépenses en frais d'établissement entreprises par le National-Canadien. Dans le cas où le ministre ne se serait pas encore livré à ce travail d'information, je le prie d'y songer pour l'avenir, car je suis certain que l'on réclamera de plus en plus pareil relevé comparatif.

L'hon. M. DUNNING: Je me ferai un plaisir de fournir les renseignements, mais je puis bien faire remarquer que cela ne relève guère du sujet en discussion.

M. CLARK: Nous avons discuté cette question assez longtemps cet après-midi.

[L'hon. M. Dunning.]

L'hon. M. DUNNING: Je ne crois pas que cette comparaison vaille. Je vais citer un exemple. Le Pacifique-Canadien est libre de décider s'il dépensera de grosses sommes d'argent pour aménagements de tête de ligne à Montréal. Le réseau national n'a pas le choix; il lui faut absolument dépenser de grosses sommes pour aménagements de tête de ligne dans cette ville, attendu que la chose a été négligée dans le passé par les corporations d'intérêt privé qui forment aujourd'hui partie de ce réseau. L'honorable député a raison de dire que, durant un certain nombre d'années après la nomination de sir Henry Thornton, il a fallu dépenser de grosses sommes afin de rendre ce réseau en état de donner son maximum de rendement. Tout membre du comité spécial doit sans doute être convaincu que l'on n'en est pas encore rendu au temps où le réseau fonctionnera d'une façon efficace et économique. Je crois me rappeler certaines critiques faites devant le comité spécial, au cours de la session actuelle, par des gens qui prétendent que l'on tarde à donner à ce réseau le perfectionnement requis. Je ne crois pas que ce soit l'opinion générale du comité, mais il n'en est pas moins vrai que certains membres ont demandé à l'administration de ce réseau de se hâter sous ce rapport, surtout en ce qui concerne les embranchements.

Je ne vois pas de raison qui nous empêche de donner les renseignements demandés par l'honorable député de Vancouver-Burrard. Nous pouvons même fournir ces renseignements dès maintenant. Chaque année, la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien publie un état des sommes qu'elle se propose de dépenser pour fins de premier établissement, et les actionnaires de la compagnie autorisent ces dépenses en temps et lieu. Les procès-verbaux du comité spécial nous apprennent quelles sont les sommes que l'on se propose de dépenser pour fins de premier établissement pour le réseau national. Il est très facile de faire des comparaisons, mais je prétends que ces comparaisons ne peuvent permettre aucune conclusion pratique, car il est impossible de tenir compte des réels besoins respectifs des deux réseaux.

M. CLARK: Le ministre a parlé des aménagements de tête de ligne à Montréal. J'en profite pour dire que nous serions grandement intéressés à savoir combien on a dépensé pour les aménagements de tête de ligne actuellement employés à Montréal par le réseau national et combien le Pacifique-Canadien a dépensé pour ses aménagements de tête de ligne. On pourrait aussi nous dire dans quel état se trouvent les aménagements de tête de