

Ces chiffres font honneur à l'administration libérale.

J'ai ici un état des déficits ou des surplus d'exploitation du réseau national sous les deux régimes. Pendant la période de régime conservateur, il s'est produit un déficit chaque année, il s'agit d'années civiles, mais avec l'avènement du régime actuel, nous avons eu un surplus qui s'est accru chaque année. Les chiffres sont comme suit:

Chemins de fer nationaux canadiens		
Déficits ou surplus d'exploitation (Années civiles)		
	Déficits	Excédents
1920..	\$34,532,703	
1921..	11,543,378	
1922..		\$ 2,886,711 55
1923..		20,430,649 08
1924..		17,244,251 48
1925..		32,264,414 79
1926..		46,483,192 55
1927..		42,113,976 45

Maintenant, prenons le total des déficits annuels, frais généraux payés, et nous avons les chiffres suivants:

Chemins de fer nationaux canadiens	
Déficit total annuel, frais généraux payés (Années civiles)	
1920..	\$80,478,828
1921..	69,866,589
1922..	57,960,097 78
1923..	51,697,674 94
1924..	54,860,419 22
1925..	41,444,764 42
1926..	29,701,444 91
1927..	34,373,027 22

Nous voyons qu'il y a amélioration sur toute la ligne à compter du jour où le Gouvernement actuel a pris charge des affaires du pays.

Prenons les émissions d'obligations du réseau national, garanties par l'Etat, et nous verrons de nouveau que les choses s'améliorent:

Chemins de fer nationaux	
Obligations garanties	
1919-1920..	\$ 17,109,027
1920-1921..	50,000,000
1921-1922..	61,000,000
1923-1924..	Aucune
1923-1924..	72,500,000
1924-1925..	81,000,000
1925-1926..	Aucune
1926-1927..	34,879,252 86
1927-1928..	65,000,000

\$381,488,279 86

Permettez-moi de dire un mot de la garantie de \$34,879,252.86 de 1926-1927. Il s'agissait là de la garantie statutaire exigée par le règlement des débetures 4 p. 100 du Grand-Tronc-Pacifique. Le règlement de ce litige était en suspens depuis la liquidation du Grand-Tronc-Pacifique, en 1919. On ne devrait donc pas reprocher au régime actuel ce règlement, ou en vouloir au Gouvernement actuel qui a recommandé l'an dernier ce règlement que la Chambre a accepté. Ainsi, les comptes des opérations de nos chemins de fer indiquent une amélioration constante, une diminution constante des déficits, et des avances et des sommes garanties sous le régime actuel.

L'opposition prétend qu'en présentant les comptes publics pour les fins de comparaison nous devrions tenir compte de toutes les dépenses, quelles qu'elles soient. Il y a trois chefs de dépenses qui peuvent servir à faire des comparaisons. On peut prendre les dépenses ordinaires de l'administration, telles qu'elles figurent aux comptes publics ou les dépenses ordinaires, plus les dépenses spéciales et à compte du capital, mais sans inclure les Chemins de fer nationaux et la Marine commerciale de l'Etat, ou encore les deux premiers chefs mentionnés, plus ce qui a été avancé aux Chemins de fer nationaux et à la Marine commerciale de l'Etat. Qu'on me permette de faire consigner au hansard un état des trois. Vous verrez que quelle que soit la façon de comparer, il y a amélioration sur toute la ligne:

Année financière	Dépenses (En millions de dollars)			Dépenses par habitant
	Ordinaires imputables au fonds consolidé	Ordinaires plus spéciales et capitales (non compris C.N.C. et M.M.)	Total (y compris C.N.C. et M.M.)	
1920-1921..	361	418	528	\$60 11
1921-1922..	347	365	463	52 03
1922-1923..	332	350	434	\$48 15
1923-1924..	324	344	370	40 50
1924-1925..	318	339	351	37 89
1925-1926..	320	343	355	\$37 83
1926-1927..	319	346	359	37 67
1927-1928 (est.).. . . .	333	361	365*	37 80

* Exception faite des 16 millions annulés dans les prêts aux soldats colons et pour les grains de semence.

[Le très hon. Mackenzie King.]