

rante chez les chemins de fer d'imputer ces disparitions du capital au bilan plutôt qu'au compte de profits et pertes. Dans n'importe quel relevé de compte de chemins de fer, vous verrez que les voies abandonnées et détruites sont soustraites du capital., de même qu'on y ajoute le montant que représente la construction de nouvelles lignes. C'est pour accuser les changements qui se font dans le capital.

M. WALSH: Mais, est-ce qu'on ne peut pas se demander si, un jour, ces \$269,000,000 ne disparaîtront pas complètement?

L'hon. M. HOWE: Mais oui. Si on détruit pour autant de voie ferrée. S'il n'y a plus de chemin de fer, il n'existe plus de part de propriétaire.

M. WALSH: Ainsi ces \$711,000 représentent du capital que vous supprimez.

L'hon. M. HOWE: Oui, il s'est volatilis.

M. WALSH: Il est plus que probable que ce montant est compris dans des obligations qui sont entre les mains du public canadien sur lesquelles, ce dernier, par l'entremise du gouvernement, paye l'intérêt. Maintenant la part de propriétaire fait disparaître ces \$711,000. Quand on a instauré ce principe, avait-on l'intention d'imputer ces pertes à la part de propriétaire, ou voulait-on les imputer au compte courant, vu qu'il faut continuer à payer la dette obligataire? Cette dette existe toujours et nous continuons à payer l'intérêt. Il ne semble pas juste de dire: "Nous avons enlevé cette voie ferrée, n'en parlons plus." Nous ne pouvons pas l'oublier parce que, chaque année, nous devons payer un certain montant d'intérêt sur la dette consolidée qui comprend les voies ferrées que l'on a fait disparaître.

L'hon. M. HOWE: Qu'arriverait-il si vous votiez l'argent pour le donner au réseau d'Etat? La part de propriétaire resterait la même, le capital actif serait augmenté et votre compte d'immobilisation serait réduit. Où serait l'avantage?

M. WALSH: Il existe un déficit de quelque \$42,000,000 cette année. Si on y ajoute cette perte de capital de \$711,000 et si on vote le montant total, on vote les \$42,000,000 et la part de propriétaire reste comme il est et représente la dette obligataire sur laquelle nous payons intérêt. Actuellement ce n'est pas comme cela que la chose se présente.

L'hon. M. HOWE: Aucun chemin de fer ne fait cela. Ils imputent ces chiffres directement aux profits et pertes. Nous avons pris ces lignes parce que nous avons cru qu'il était préférable pour le chemin de fer de les exploiter plutôt que de les laisser aller et, en conséquence, nous avons abandonné la part qu'avait le gouvernement sur ces voies ferrées.

M. WALSH: C'est au point de vue matériel. Les obligations ne se trouvent pas annulées.

L'hon. M. HOWE: Il est impossible d'annuler des obligations. Malgré que nous ne puissions supprimer les obligations, nous croyons qu'il est quelquefois de l'intérêt public de supprimer les voies ferrées.

M. WALSH: Je ne vois pas pourquoi vous devriez biffer cela du capital, car après tout la part de propriétaire est censée représenter la dette obligataire.

L'hon. M. HOWE: Non, non.

M. SMART: C'est un actif réel.

L'hon. M. HOWE: C'est la part du gouvernement dans la propriété.

M. WALSH: Votre part existe toujours s'il y a des obligations en circulation au sujet de cette voie ferrée. Nous en arriverons à ceci: Il y a un déficit avoué cette année de \$42,000,000, et vous vous efforcez d'imputer, chaque année, le plus possible au compte des droits de propriété afin d'accuser un minimum de déficit.

L'hon. M. HOWE: Pourquoi dites-vous cela?

M. WALSH: Parce que je suis d'avis que ces \$711,000 sont perdus pour le réseau National-Canadien. C'est de l'argent perdu au sens matériel du mot; il n'est pas perdu quant à la dette obligataire qui existe toujours et que nous devons