

comme un remplacement de capital. Voici ce que dit le rapport:

Ce principe est déjà reconnu dans l'absorption par le Gouvernement...

C'est-à-dire le Gouvernement actuel et je considère qu'ils avaient raison.

...des déficits du réseau en 1932 et en 1933 au montant de \$120,266,721.26.

Ils nous conseillent simplement de faire au point de vue des déficits passés ce que le Gouvernement actuel a fait avec les déficits de 1932 et de 1933. Quatrièmement:

Annuler complètement les octrois du Gouvernement pour des travaux de construction représentés par les obligations de l'ancien Grand-Tronc au montant de \$15,142,633.33... parce que ces octrois sont postérieurs aux titres de l'ancien Grand-Tronc qui ont été déclarés sans valeur par la commission d'arbitrage de 1921.

Il reste donc deux articles, les montants avancés spécialement pour des fins de capital dont l'un d'environ \$355,000,000. Ce montant, étant du capital effectivement placé, a été employé à des travaux de construction de voies ferrées. Les vérificateurs suggèrent que les Chemins de fer nationaux, au lieu de porter ce montant, plus le montant de \$404,000,000 dépensé pour le chemin de fer Intercolonial, comme une obligation ordinaire, émettent en faveur du Gouvernement du Canada des actions ordinaires au montant de \$760,000,000 sur lesquels, naturellement, aucun intérêt ne sera payé. Autrement dit, le montant actuellement dépensé sous forme de capital serait sans aucun doute, dans une société ordinaire, augmenté au moyen de souscriptions pour l'achat de titres et en conséquence cela ne serait plus une dette ordinaire sur laquelle un intérêt doit être payé mais du capital-actions sur lequel des dividendes sont payés quand la compagnie en gagne et qui ne serait pas, dans le cas contraire, porté dans les livres comme une dette sur laquelle l'intérêt s'accumule d'année en année. Si l'on tenait compte de ces recommandations, voici quelle serait la situation d'après les vérificateurs: les articles se chiffrent actuellement à \$1,011,000,000 disparaîtraient complètement du compte des obligations de la compagnie de chemin de fer envers le Dominion du Canada et les autres \$760,000,000 seraient considérés non pas comme une dette du réseau au Gouvernement, en tant que débiteur et créancier respectivement, mais comme un placement fait par le Gouvernement, comme je l'ai expliqué auparavant, et sujet, comme je l'ai dit, aux risques qui existent dans le cours ordinaire des affaires. S'il y a des bénéfices, le Gouvernement retirera des dividendes. S'il y a une perte, elle ne sera pas portée dans les livres comme une dette perpétuelle de la compagnie.

Je donne ces renseignements afin de bien marquer que cette question est de la plus

haute importance pour la population du Canada. En toute justice pour les Chemins de fer nationaux, il importe de mettre ses livres au point pour indiquer avec exactitude les relations financières du réseau avec l'Etat. Le ministre a dit: Même si l'on biffe ces sommes des livres, le service des intérêts qui incombe à la nation n'en sera pas diminué d'un sou. C'est exact. Je tiens aussi à dissiper tout malentendu qui aurait pu se répandre à ce sujet. L'abaissement du capital ne nous permettra de réaliser aucune économie. Cette partie de la dette des Chemins de fer nationaux qui a déjà été absorbée dans la dette nationale entraîne le versement d'intérêts sur des obligations du Dominion. Quant à la dette due au public, il va sans dire qu'elle comporte un service d'intérêts. Mais grâce à cette façon d'agir, la population pourrait fixer à une somme raisonnable ce que nous coûte le réseau national; on ne lui dirait pas sans cesse que ces voies ferrées nous ont coûté 2,700 ou 2,800 millions et que leur déficit s'élève chaque année à cent millions de dollars. Cela en vaut la peine, car, depuis deux ou trois ans,—à mon grand regret, partagé par certains de mes honorables collègues,—à cause d'exposés erronés sur l'état du National-Canadien aussi bien à l'égard du capital que des dépenses, la population a vu sa foi ébranlée dans le principe de la nationalisation des chemins de fer dans des proportions non motivées par les faits. Je le répète, la situation est assez critique. Pour ma part, j'ai prôné un moyen d'éviter les doubles emplois entre les deux réseaux et d'autres frais inutiles. Mais je n'ai pas pris la parole, aujourd'hui, pour revenir sur ce sujet, car il s'agit d'une opinion tout à fait personnelle.

L'hon. M. MACKENZIE (Vancouver):
Très bien.

L'hon. M. EULER: Mon honorable collègue aura l'occasion d'exposer son point de vue.

En terminant, je tiens à dire que les modifications en question seraient conformes à la réalité et au bon sens. Le Gouvernement devrait donc s'occuper sans retard des avis présentés en toute bonne foi par les vérificateurs qu'on remplace maintenant. Le principal motif qui me porte à demander de ne pas procéder dès maintenant à ce changement, c'est que nous pourrions convoquer les vérificateurs actuels à la commission parlementaire des chemins de fer que la Chambre doit créer, sans trop de retard j'espère, pour qu'elle puisse tenir des séances plus tôt que l'an dernier. Ces gens rendraient service à la commission en lui expliquant leurs avis en détail, de sorte qu'à la fin de ses délibérations, la commission pourrait présenter à la Chambre un rapport sérieux.