

dit, les membres de notre côté (*la gauche*) et le pays en général, sont heureux de connaître les opinions des autres et particulièrement celle d'une personne aussi bien renseignée que le très honorable premier ministre. Cependant, je ne crois pas qu'il ait été à la hauteur des circonstances, et je suis certain qu'il n'a pas satisfait la Chambre et le pays en traitant des finances des Chemins de fer nationaux comme il l'a fait. Je veux relever les paroles prononcées par mon très honorable ami en cette occasion, car on ne peut en saisir le sens qu'en les lisant en entier. A la page 2311 des *Débats* (v.f.n.r.) on rapporte ainsi le très honorable premier ministre :

Le bilan des Chemins de fer nationaux, au compte des profits et pertes, indique une perte de 346 millions de dollars durant cette période de huit années. Le premier et le plus considérable des items qui constituent cette perte consiste en une somme de 253 millions de dollars portée au compte des chemins de fer mais impayée, pour le service des intérêts sur la somme de 604 millions qui représente les prêts en espèces que le Gouvernement a faits à la compagnie. Entre le Gouvernement et le réseau, ce n'est là qu'une question de tenue de livres. Le Dominion porte la responsabilité de cette dette qui retombe sur les contribuables du pays.

Et plus loin il ajoute :

Donc, depuis 1923, on a ajouté au coût de premier établissement du réseau une somme de 400 millions de dollars, ce qui ajoute au service des intérêts une somme annuelle de 20 millions de dollars. Le réseau n'a pu rencontrer les intérêts durant cette période; il s'en est fallu d'une somme ronde de 85 millions, et le Gouvernement a dû voir au service des intérêts sur la somme de 604 millions avancée directement au réseau et, depuis 1927, aux pertes des voies de l'Est qui ont atteint une somme de \$17,500,000.

Et ensuite à la page 2331 (v.f.n.r.) :

La loi des Chemins de fer nationaux du Canada édicte que le Gouverneur en conseil se trouve exactement dans la position que donne aux actionnaires la loi des chemins de fer. Aussi, lorsque j'appelle votre attention sur les dépenses qui ont été faites et les obligations qui ont été contractées au cours des huit dernières années, je le fais parce que tout cela est le fruit de l'initiative du gouvernement qui est devenu l'opposition officielle. Ne l'oubliez pas. Je crois que la population du Canada sait fort bien comprendre et apprécier l'importance et la nature des obligations qui pèsent sur elle. Voilà donc un déficit de 86 millions de dollars dans le service de l'intérêt depuis huit ans. Au surplus, la population de notre pays a payé l'intérêt sur une avance de \$604,000,000 pour l'exploitation de cette entreprise.

Mon très honorable ami devrait d'abord être juste envers le réseau national et peut-être qu'après cela la Chambre et le public nous rendront justice. Pour être juste envers le National-Canadien, je ferai observer que ces passages du discours du très honorable premier ministre sont de nature à faire croire

que cette somme de 604 millions de dollars a été avancée à la compagnie au cours des huit dernières années.

Quelques MEMBRES: Pas du tout.

L'hon. M. RALSTON: Cette somme de 604 millions représente, non pas des prêts consentis à la compagnie des Chemins de fer nationaux,—mon très honorable ami a employé le mot "Compagnie",—mais des prêts qui remontent jusqu'à 1911 et qui furent faits au chemin de fer Canadian Northern, au chemin de fer du Grand-Tronc et au Grand-Tronc-Pacifique, pour des achats de matériel; en fin de compte, sur cette somme de 604 millions, les prêts consentis au réseau national ne représentent qu'un montant de 57 millions de dollars. Et ces prêts datent non pas de 1923, c'est-à-dire du début de la période de huit ans qu'a mentionnée le ministre, mais ils remontent jusqu'à 1911.

Le premier ministre a parfaitement raison de dire qu'il s'agit simplement d'une inscription de comptabilité; c'est bien cela et, à mon titre de simple député, j'ai toujours compris qu'il s'agissait uniquement d'une inscription de comptabilité. Ces avances furent faites de temps à autre par l'Etat aux diverses sections qui constituent maintenant le réseau des Chemins de fer nationaux. Personne n'a jamais cru que le National-Canadien acquitterait un seul dollar d'intérêt sur ce montant de 604 millions; cette somme est restée inscrite dans les livres et un jour, lorsque nous déciderons de réorganiser le réseau au point de vue financier, cette somme sera rayée du passif de la compagnie.

Vers la fin de ses observations, mon très honorable ami insinue que les frais d'intérêt sur cette somme de 604 millions sont le fruit de l'initiative du gouvernement qui est devenu l'opposition officielle. Depuis 1923, cependant, il n'y a qu'une somme de 57 millions de dollars qui soit le fruit de l'initiative de l'ancien régime; une autre somme de 42 millions fut versée au Canadian Northern, en 1922 de sorte que sur cette somme de 604 millions, le régime libéral doit assumer la responsabilité d'avoir avancé aux Chemins de fer nationaux un montant d'environ 100 millions. Je tiens à ce que la Chambre et le public se rendent bien compte que l'insinuation de mon très honorable ami, savoir que ces avances sont le fruit de l'initiative de la présente opposition officielle, est erronée. Mais que dit-il de cette grande entreprise ferroviaire? Le très honorable premier ministre a-t-il fait un tableau fidèle des finances du réseau national en ce qui regarde cet aspect de la question? Le bilan du National-Canadien jusqu'au 31 décembre 1930 a été déposé sur le bureau de la Chambre et je constate que l'on y men-