

National-Canadien a dans son trésor certains de ces titres qui ont été échangés pour des valeurs de nantissement et qui ont garanti des emprunts affectés à des rachats d'obligations. Cela est sans importance. J'espère que le ministre me pardonnera mon insistance, mais je brûle de savoir le but de ceci. J'ai cherché dans mon esprit, et le ministre songe sans doute à la réponse qui fut donnée à la Chambre des lords au membre de cette chambre qui disait s'être posé une question.

L'hon. M. DUNNING: Nous ne pousserons pas si loin la désobéissance.

Le très hon. M. BENNETT: Sous la rubrique du passif, à la page 14A, nous trouvons Dette à long terme—publique, \$1,184,612,248.-59. Cela est extrait d'ailleurs et inscrit là. Pourquoi un pareil procédé?

L'hon. M. HOWE: Je l'ai dit tantôt, nous visons à supprimer le double emploi entre la dette du Canada et la dette du chemin de fer. Nous ne voulons pas que les mêmes titres figurent dans la dette nette du Canada ainsi que dans la dette nette du chemin de fer. Par un procédé ou par un autre, ces titres ont été virés à la dette nette du Canada, quoique restant dans la dette nette du chemin de fer. Ils sont maintenant extraits de la dette nette du chemin de fer et transportés au Trust des titres. Ceux qui figurent encore à l'actif productif du Dominion restent où ils sont dans le bilan du chemin de fer. L'explication est complète, je crois.

Le très hon. M. BENNETT: Je le regrette, mais vous n'avez pas répondu à ma question.

L'hon. M. STEWART: L'annexe A fait voir que les emprunts pour immobilisations s'établissent au total de \$270,037,437.88. Le montant des déficits est établi à \$373,823,120.38. Ce montant comprend-il les déficits comblés par le Fonds du revenu consolidé au cours des trois ou quatre dernières années.

L'hon. M. HOWE: Non.

L'hon. M. DUNNING: Ces montants paraissent aux pages suivantes.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 24 (annexe aux comptes publics indiquant l'aide totale accordée à tous les chemins de fer).

M. WALSH: Cet article se lit ainsi:

Le ministre doit inclure tous les ans, sous forme d'annexe aux comptes publics du Canada, un état indiquant l'aide totale, que ce soit par déboursés en espèces, concession de terrain, prêt, avance, garantie ou autrement, accordée par le Dominion à tous les chemins de fer.

Cet article entra dans le bill à la suite d'un vif débat en comité. Il a une forte teinte

politique. Il est injuste aussi bien pour le National-Canadien que pour le Pacifique-Canadien. Il ne paraissait pas dans le bill primitif et il n'a été inséré dans le bill modifié que sur les instances de certains membres du comité. Le ministre se rappellera la tournure que prit la discussion en comité lorsqu'un membre suggéra l'adjonction, aux comptes publics du Canada, d'une annexe montrant tous les octrois accordés aux deux réseaux depuis leur création. Une pareille suggestion ne pouvait avoir d'autre motif que la politique.

L'hon. M. HOWE: Où est le motif politique là dedans?

M. WALSH: Si le ministre prend connaissance du procès-verbal de la séance au cours de laquelle cet article fut discuté, il y trouvera une définition plus ou moins complète du terme "motifs politiques".

L'hon. M. HOWE: J'aimerais vous voir trouver maintenant pour moi cette définition.

M. WALSH: Je ne crois pas qu'il soit besoin de chercher du tout, surtout pour ceux qui siègent sur les banquettes ministérielles. L'on voit ici se glisser au beau milieu d'une mesure ferroviaire de grande importance, portant sur un actif d'environ 1,800 millions de dollars, une déclaration de cette nature, demandant que l'on ajoute une annexe qui indiquerait toutes les subventions accordées aux réseaux du National-Canadien et du Pacifique-Canadien.

Une VOIX: Pourquoi pas?

Quelques VOIX: Qu'y trouvez-vous à redire?

M. WALSH: Les honorables députés comprennent aussi bien que moi que les fonds fournis aux réseaux ferroviaires du Canada l'ont été sous plusieurs formes, et en particulier à trois titres divers: au premier, comme octrois de construction; au deuxième, pour combler les déficits, et au troisième, à titre de subventions pour atténuer le chômage, consenties récemment. Comment allons-nous faire voir dans cette annexe pour quel motif ou dans quel but ces prêts ont été consentis à ces deux réseaux ferroviaires? C'est les montrer tous deux sous un jour essentiellement faux. L'on ne présente qu'un côté de la médaille, puisque dans la plupart des cas il y eut compensation, quelque chose donné en retour par les chemins de fer pour ce qu'ils recevaient. Si l'on doit montrer un côté, sûrement l'autre côté aussi doit être montré en toute justice pour les deux réseaux.

M. DUPUIS: Alors, montrez l'autre côté.