

entreprise pût obtenir de la municipalité les fonds nécessaires pour les fonder, il est évident que ces déficits apparaîtraient à la comptabilité de la municipalité comme une créance, à moins que l'entreprise n'eût dans le fonds consolidé de la ville de quoi les payer. Le Dominion du Canada a emprunté l'argent destiné à combler les déficits. La dette est due à l'Etat et non pas à la compagnie de chemin de fer; elle est due au pays et aux acheteurs des titres. Des sommes ainsi obtenues par la vente de titres de l'Etat, le Gouvernement a remis une certaine partie à la compagnie de chemin de fer pour combler ses déficits. Il s'ensuit donc que la compagnie de chemin de fer, qui est une entreprise d'utilité publique, doit au Dominion du Canada le montant de ces déficits. Il n'existe aucun mot magique grâce auquel la compagnie peut payer ses dettes simplement en faisant édicter qu'elle ne peut les fonder. La dette existe toujours, et c'est une dette due par la compagnie au peuple canadien.

L'attitude prise: savoir, qu'il ne s'agit pas d'une dette, mais d'une nouvelle mise de fonds, et qu'il s'agit vraiment d'un déboursé effectué par l'Etat au compte des dettes d'établissement, impliquerait une modification complète de la loi du National-Canadien, en vertu de laquelle nous procédions.

Jusqu'ici le gouvernement fédéral s'est trouvé exactement dans la situation d'une municipalité vis-à-vis un service de tramways exploité par une compagnie particulière. L'Etat a avancé les sommes nécessaires pour combler les déficits d'exploitation. Ainsi que je l'ai fait remarquer, il y a trois déficits: le déficit d'exploitation de 49 millions de dollars, le déficit de 83 millions de dollars inscrit dans le compte unifié, et le déficit de 115 millions de dollars indiqué par le Bureau de la statistique. De la même façon, le Bureau attribue un déficit de 6 millions de dollars au Pacifique-Canadien, à cause de la mise au rancart de matériel sans valeur. Dans le cas du réseau National, le retard quant à l'entretien du matériel était si grand qu'en 1935 la somme de 20 millions de dollars a été affectée à cette fin. Le déficit global calculé par le Bureau de la statistique est donc de 115 millions de dollars. Durant la même année, le Pacifique-Canadien a accusé un déficit de 6 millions de dollars. Mais là finit la similitude. Le troisième déficit, celui de 115 millions de dollars, représente la somme versée par les contribuables pour permettre à leur entreprise, si on peut appeler ainsi le réseau, de faire face à ses obligations. Les 49 millions et les 115 millions de dollars représentent l'insuffisance des recettes. Le reste représente le montant des intérêts acquittés par l'Etat, pour le service des titres qui lui ont servi à

[Le très hon. M. Bennett.]

emprunter de l'argent pour le prêter au National-Canadien.

A cet égard, il ne peut pas plus y avoir double emploi dans la comptabilité du chemin de fer et dans les comptes publics que dans les livres d'une entreprise en régie particulière. Si vous indiquez d'un côté en vertu de quelle autorité j'emprunte, et de l'autre, de qui j'ai reçu l'argent, cela ne change rien à la situation. Quand le ministre donne à entendre que cela n'a aucun rapport avec la dette nette, ou toute autre dette, du Canada, il suppose que le public ne lit pas le rapport. Les obligataires qui ont prêté leur argent à l'Etat ne s'y trompent pas. Je n'en ai jamais vu d'application,—et je m'en suis occupé beaucoup de temps à autre. La vérification des comptes qui firent Touche and Company et Clarkson en 1935 nous révèle plus clairement la situation. Les livres indiquent au sujet des sommes reçues de temps à autre, l'autorisation d'emprunter qui découle de la loi. Cela est indiqué au long dans chaque cas; dans chaque cas, la source de l'autorisation est mentionnée.

Les livres du réseau portent l'inscription d'encaissements provenant du gouvernement fédéral, du trafic-voyageurs ou du trafic-marchandises. Il y a les fonds que l'Etat a empruntés pour les prêter au réseau. Personne ne saurait certes confondre les dettes des chemins de fer et de l'Etat. Tout ce qui m'embarrasse, c'est la question de savoir pourquoi il faut écarter les sauvegardes juridiques, pour faire une chose inutile, sauf afin de couvrir une chose dont l'évidence doit apparaître à quiconque tient à connaître l'histoire financière de l'entreprise. Cela n'a aucune utilité, parce qu'au bout du compte, les gens doivent finir par se renseigner.

L'hon. M. DUNNING: Le très honorable représentant est-il tout à fait sûr que ses remarques s'appliquent à l'Annexe B? L'Annexe B est l'élément important, et au point de vue du ministère des Finances...

Le très hon. M. BENNETT: Le texte a subi des modifications, n'est-ce pas?

L'hon. M. DUNNING: J'ai la rédaction que contient le bill. Je n'ai aucune connaissance de son amendement. Si le très honorable député veut bien jeter un coup d'œil sur les rectifications, je crois qu'il pourra en juger différemment. Voici le premier poste:

Dépenses d'établissement par les Chemins de fer Nationaux du Canada provenant de montants accordés sous forme de prêts du Dominion sur les quais maintenant transférés au ministère des Travaux publics.

C'est-à-dire que l'Etat possède maintenant l'actif.