

de l'année présente, il nous manquera encore environ \$50,000,000 pour payer les dettes garanties au public. Mais quand vous calculez que selon les livres des Chemins de fer nationaux canadiens ceux-ci doivent encore \$1,700,000,000 en plus, le public est presque justifié de calculer l'intérêt sur ces \$1,700,000,000 et il est alors très facile de chiffrer le déficit des Chemins de fer nationaux canadiens à plus de \$100,000,000.

Il n'est pas juste de reporter sur les livres du réseau national cette somme de \$1,770,000,000 due au gouvernement canadien, et on en trouve les raisons dans le rapport des vérificateurs. C'est pourquoi je me propose de consacrer quelques minutes à la discussion de cet aspect de la question. Cette somme de \$1,770,000,000 que doit le réseau au Gouvernement, comprend ce qui suit, en chiffres ronds:

Capital de l'ancien Grand-Tronc..	\$165,000,000
Chemin de fer Nord-Canadien.. . .	100,000,000
Obligations de l'ancien Grand-Tronc..	15,000,000
Avances du gouvernement pour les déficits..	324,000,000
Prêts du gouvernement pour fins de premier établissement..	337,000,000
Intérêt accru sur les avances et les prêts du gouvernement	424,000,000
Dépenses du gouvernement sur les chemins de fer de l'Etat,—connus sous le nom de l'Intercolonial	404,000,000

Cela donne un total de \$1,770,000,000, en chiffres ronds.

M. DUFF: Les chiffres vont jusqu'à quelle année?

L'hon. M. EULER: On le trouve dans le rapport des vérificateurs de l'an dernier. Je vais citer de brefs extraits de ce rapport pour indiquer la façon dont les vérificateurs conseillent de régler cette question; ils prétendent que les chiffres que je viens de mentionner n'exposent pas exactement la situation du réseau national, et ils donnent les raisons pour lesquelles ils soumettent un rajustement qui donnerait une plus juste idée de la situation. Ils disent:

Idees fausses sur la dette nette et la situation budgétaire annuelle du Canada

Nous croyons de notre devoir d'appeler l'attention sur l'effet produit chez le peuple canadien et ailleurs quand on examine les affaires du réseau national et les comptes publics du Dominion sur une base unifiée. Depuis une couple d'années, nous avons remarqué qu'un grand nombre de gens se font une idée fautive du passif et des déficits annuels du réseau national; on s'imagine que le tout est ajouté à la dette nette et aux déficits budgétaires annuels du Dominion.

[L'hon. M. Euler.]

Puis ils discutent les idées fausses. Je n'ai pas le temps de citer le rapport en entier, mais voici ce que l'on ajoute:

Propositions tendant à rectifier les idées fausses sur la situation financière du Canada

Dans le but de créer chez le public une idée juste et fondée de l'effet des finances du réseau national sur les comptes publics du Dominion, nous conseillons l'étude sérieuse des propositions suivantes:

Je vais limiter autant que possible mes remarques et discuter simplement les articles que j'ai fait inscrire dans les Débats en me dispensant autant que possible de mentionner les détails inutiles pour les besoins de ma thèse.

D'abord, les vérificateurs voudraient biffer complètement les titres de l'ancienne compagnie du Grand-Tronc au montant de \$165,000,000. Pourquoi?

Parce que la commission d'arbitrage du Grand-Tronc a déclaré en 1921 que ces titres ne valaient rien et que la valeur intrinsèque des placements immobiliers avait été fortement exagérée dans les livres.

Les titres sont sans valeur et cependant, ce montant de \$165,000,000 a toujours été porté dans les livres des Chemins de fer nationaux, un héritage que nous a légué une entreprise privée—que ceux qui sont en faveur de la propriété privée ne l'oublient pas—comme une obligation alors que ce réseau n'avait aucune valeur quand il a été amalgamé avec les Chemins de fer nationaux.

Deuxièmement, ils devraient réduire à \$18,000,000 le deuxième article comprenant des titres des Chemins de fer nationaux au montant de \$100,000,000. . .

. . . en se basant sur le rapport de la commission d'arbitrage du Canadien-Nord en 1918 pour déterminer la valeur du capital-actions et ses effets relativement au compte de placements immobiliers à cette époque.

Le Gouvernement a dû déboursier de ce chef une somme de \$10,000,000.

Nous portions ainsi \$100,000,000 supplémentaires d'obligations des Chemins de fer nationaux comme dette envers le Gouvernement pour ce que celui-ci avait effectivement payé \$10,000,000.

Troisièmement, ils proposèrent de biffer complètement les avances faites par le Gouvernement pour les déficits se montant à \$324,000,000, "parce que," comme le disent les vérificateurs, "cette somme représente simplement une contribution faite par les actionnaires pour remplacer les prélèvements faits sur le capital". C'est la même chose que ce qui se produirait si une entreprise privée plaçait de l'argent dans une compagnie privée pour s'éviter des pertes; ce placement ne serait pas considéré comme une dette mais simplement