

il verra qu'en qualité de ministre des Finances, il est exactement dans la même situation au point de vue d'autres réclamations. On ne peut faire aucune réclamation contre lui, sauf par voie de pétition de droit, et aucune réclamation ne peut se régler par voie de pétition de droit, sauf avec son consentement, lequel est sujet à l'approbation du gouverneur en conseil. Pourquoi s'écarter de cet usage qui est si simple, si facile à suivre, nullement compliqué et absolument satisfaisant?

(L'article est adopté sur division.)

Sur l'article 23 (le Trust des titres soumet tous les ans un rapport au Parlement).

Le très hon. M. BENNETT: Je voudrais signaler à la page 7 de l'annexe A, le sommaire de la dette transportée au trust des titres, à la date du 31 décembre 1936. Cela comprend les prêts pour les fins du capital, une somme de plus de 270 millions de dollars, et des prêts pour déficits de plus de 373 millions de dollars, soit une somme globale de plus de 643 millions de dollars. Les intérêts courus s'établissent à 574 millions. Il y a une note au bas de ce tableau. Tournez maintenant. Le Château Laurier deviendra maintenant propriété du Trust des titres parce qu'il appartenait à la Grand Trunk Pacific Development Corporation. En examinant cette liste nous trouvons la dette à transporter au Trust des titres. Autrement dit, nous avons choisi parmi tous les titres émis relativement à l'entreprise de l'Etat quelques-uns d'entre eux que nous remettons au Trust des titres et d'autres que nous gardons au Trésor. Voilà à quoi cela revient. Que le ministre veuille bien regarder aux pages 8 et 8A.

L'hon. M. DUNNING: Le très honorable député veut-il me dire ce qui restera entre les mains du ministre des Finances à part les valeurs du Trust des titres?

Le très hon. M. BENNETT: C'est ce que j'ai signalé. Vous avez fait choix de certaines choses. Voyez l'actif et le passif du chemin de fer lui-même; ils reviennent au ministre des Finances; on les trouvera aux pages 15 et 15A.

Dans le tableau de l'actif nous trouvons des placements en voie ferrée et matériel, des améliorations sur la propriété affermée du chemin de fer et diverses propriétés. Voilà le bilan en son entier plus le fonds d'amortissement, les dépôts au lieu de propriété hypothéquée vendue, le placement dans des compagnies affiliées et d'autres placements. Le nouveau bilan contient dix item.

Sur la page en regard nous avons le passif qui comprend le capital-actions, les subventions du Gouvernement, la dette publique à

[L'hon. M. Cahan.]

long terme et ainsi de suite. Vous les avez choisis. Pourquoi? Si le ministre veut bien regarder à la page 15A il trouvera que les subventions du Gouvernement se chiffrent à \$3,013,748.90 et que la dette publique à long terme est de \$1,184,612,248.59. Puis à l'annexe A, page 8, nous trouvons les trois réseaux du Canadian Northern, du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique. Au Canadian Northern figure un emprunt de 3½ p. 100, chapitre 6, 1911. La charge repose sur les immeubles hypothéqués le 4 octobre 1911. Nous avons ensuite un emprunt à 4 p. 100, un à 5 p. 100, un à 6 p. 100, un emprunt provisoire remboursé, et ainsi de suite jusqu'au poste, hypothèque couvrant les emprunts ci-dessus. Ces item ont été choisis pour qu'ils soient placés entre les mains du Trust des titres au lieu de les faire entrer dans le passif de ce réseau. Pourquoi? J'ai si souvent posé cette question que j'en suis fatigué. Certes, il doit y avoir un motif. Plus bas nous trouvons pour le Grand-Tronc un emprunt à 6 p. 100, un autre à 6 p. 100, un à 4 p. 100 et ainsi de suite. Dans ce cas, le total est de \$118,582,182.33. Puis nous passons au Grand-Tronc-Pacifique dont le total est de \$116,006,589.08. Ce dernier total comprend le capital-actions de la Grand Trunk Pacific Development Company, lequel est de \$2,999,000. Il est confié au ministre de l'Intérieur. Au bas de la dernière colonne de la page 8 nous trouvons \$668,000 détenus par la Continental Illinois National Bank and Trust Company de Chicago, et \$24,573,539.90 détenus par la Trésorerie des chemins de fer, Montréal. Ceci est une question absolument différente et qui se rapporte à un autre aspect de ce régime financier. Puis nous trouvons \$20,721,191.12 dans les voûtes de la Royal Trust Company de Montréal. Pourquoi trier quelques item et laisser les autres? Vous le voyez, ce sont toutes des dettes à long terme.

L'hon. M. DUNNING: En tournant la page vous trouverez les Chemins de fer nationaux du Canada.

Le très hon. M. BENNETT: J'aurais dû en faire mention.

L'hon. M. DUNNING: Les emprunts vont jusqu'à ceux de 1932.

Le très hon. M. BENNETT: Le total des emprunts est de \$645,527,455.83, moins les rectifications autorisées de \$1,666,897.57, ce qui laisse un total de \$643,860,558.26. Dans la dernière colonne figurent les titres qui sont détenus au trésor des chemins de fer à Montréal. Les autres sont ceux qui nous intéressent, savoir, ceux du Canadian Northern, du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique, y compris la Development Company. Le