

les comptes publics d'un côté les recettes et de l'autre la vente des titres qui ont rapporté les sommes reçues? Ainsi que je l'ai dit l'autre jour, si l'on avait touché ces sommes de Morgan, Grenfell and Company, il faudrait qu'elles fussent indiquées ainsi, mais ce qu'on nous demande maintenant c'est de ne tenir aucun compte des dispositions de la loi de vérification et de dire qu'on n'a pas reçu ces sommes du pays. C'est chose que je ne comprends pas.

Je fais ces observations en anticipation de l'examen d'un autre article où sont traités plus au long les principes dont il est ici question à l'égard des chemins de fer de l'Etat et du chemin de fer de la baie d'Hudson. Pour ce qui est des chemins de fer de l'Etat, il suffirait de dire que nous y avons affecté une certaine somme. Dieu sait combien les gens nés dans les Provinces maritimes se sont fait rebattre les oreilles au sujet de cette question. Depuis ma jeunesse, je n'ai jamais cessé d'entendre parler des sommes qu'ont coûtées les chemins de fer de l'Etat; de fait, sir Richard Cartwright a dit un jour, en faisant allusion aux sommes ainsi dépensées, que les Provinces maritimes étaient les chiffres et les loques de la Confédération. Lorsque M. Blair prolongea l'Intercolonial jusqu'à Montréal, la question donna lieu à d'autres discussions. Ensuite, à l'occasion de la construction du Transcontinental national jusqu'à Moncton, on se rappellera que M. Fielding et sir Wilfrid Laurier déclarèrent qu'il en coûterait au pays environ 13 millions de dollars. En ce moment, les frais sont, je crois de 200 millions.

Toutefois, il ne s'agit pas de cela, mais de la question de comptabilité. Lorsqu'on demande au Parlement d'écarter la loi de vérification pour que nous puissions établir de nouveaux comptes, je dirai que c'est là une chose très grave, une initiative que la plupart des gouvernements, je crois, ne prendraient pas sans beaucoup d'hésitation. Après tout, la loi de vérification de notre pays a fait ses preuves depuis un bon nombre d'années, et on la considère comme sauvegardant dans une mesure raisonnable les intérêts du peuple. Malgré cela, nous allons faire, par voie de législation, une chose dont je ne vois absolument pas l'utilité.

L'hon. M. HOWE: Monsieur le président, personne, que je sache, n'a soutenu que la dette ferroviaire et les comptes publics faisaient double emploi; on a dit qu'il y avait double emploi entre la dette ferroviaire et la dette nette du Canada.

Le très hon. M. BENNETT: Les comptes publics.

L'hon. M. HOWE: Les comptes dont il s'agit ici entrent actuellement dans la catégorie d'actif différé dans la dette nette. Nous entendons, par le projet de loi, les abaisser d'une catégorie, c'est-à-dire les comptes consolidés. Je n'y vois rien de radical. Quant au principe de la question, je crois que la chose a été nettement reconnue en 1932, quand la Chambre a adopté la loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, selon laquelle les déficits d'exploitation ne doivent pas être fondés.

Le très hon. M. BENNETT: Par un chemin de fer.

L'hon. M. HOWE: Ne doivent pas être fondés à titre de dette d'un chemin de fer vis-à-vis d'un gouvernement. En d'autres termes, que nous ne devions pas placer dans notre trésor un morceau de papier portant qu'à telle date un chemin de fer doit rembourser au gouvernement du Canada certaines sommes qui ont servi à combler ses déficits.

Le très hon. M. BENNETT: La loi ne dit rien de tel; regardez-la.

L'hon. M. HOWE: Je crois que oui.

Le très hon. M. BENNETT: Ce n'est pas du tout ce que dit la loi.

L'hon. M. HOWE: En tout cas, tel est son effet.

Le très hon. M. BENNETT: Non, non.

L'hon. M. HOWE: Si nous acceptons ce principe, nous pourrions réaliser quatre-vingt-dix pour cent du but visé par le projet de loi en rendant rétroactive la loi dont il s'agit. Il suffirait de remonter les années et d'enlever de la catégorie de dettes d'établissement les sommes versées aux chemins de fer pour combler leurs déficits. Je ne vois rien de nouveau dans ce principe. Il me semble qu'il a été nettement accepté en 1932 et qu'en toute logique on devrait l'appliquer.

Le très hon. M. BENNETT: Le ministre fait erreur en ce qui concerne le sens qu'il attribue à la loi de 1932. Le rapport a recommandé et la loi dispose que la compagnie de chemin de fer ne doit pas émettre ses titres pour combler ses déficits. C'est-à-dire, elle ne doit pas fonder ses déficits. Par conséquent, la compagnie de chemin de fer ne peut plus les fonder, mais l'Etat doit le faire et fournir l'argent. Je suis toujours d'avis que la comptabilité de la compagnie devrait indiquer que le déficit a été payé par l'Etat. Les rapports de 1933, 1934 et 1935 ne l'indiquent pas, comme à mon sens, ils le devraient. Ce fut mon avis alors, et ce l'est encore. Si la loi interdisait à une entreprise d'utilité publique de fonder ses déficits, et que cette