

On veut aussi qu'il se charge des dettes et du service des intérêts des compagnies primitives, qui étaient toutes entièrement ruinées. Mais le réseau ne peut être l'un et l'autre à la fois. Il faudrait éclaircir les idées sur ce sujet. Examinons les faits.

Voici ce que je pense à ce propos, étant bien entendu que j'exprime simplement mes idées personnelles. Il ne peut subsister l'ombre d'un doute que le capital est excessivement lourd. Il comprend des obligations, sur lesquelles il faut verser l'intérêt, et contractées en vue d'acquérir des éléments d'actif maintenant caducs ou disparus. Il s'y trouve aussi des dettes encourues pour combler les anciens déficits d'exploitation, et des titres mobiliers sans aucune valeur de l'avis bien catégorique de tribunaux compétents.

L'abaissement de la capitalisation du réseau national n'est pas une question nouvelle. Il a fait l'objet d'un examen sous le régime de la loi de 1925 relative au conseil de vérification. Edwards Morgan & Company et Peat Marwick Mitchell & Company présentèrent un rapport collectif qui renfermait des avis dont la portée était plus grande, en somme, que ceux dont nous sommes maintenant saisis.

A la page 30 du rapport de la dernière commission royale, on lit cette phrase: "La Commission est d'avis qu'il convient de reconnaître franchement qu'une très forte proportion des sommes mises dans les chemins de fer inclus dans le réseau du National-Canadien constituent une perte et qu'on devrait réduire très sensiblement ses charges au compte du capital." La commission demandait au conseil des régisseurs d'aborder ce sujet le plus tôt possible.

Certaines critiques me font penser que les gens ne comprennent pas qu'il n'est pas question de rayer des livres du réseau aucun emprunt contracté en vue de frais d'établissement. Les sommes qu'on veut déduire avaient servi à combler les déficits d'exploitation ou étaient représentées par des écritures au chapitre des intérêts. Quant aux fonds fournis par l'Etat pour les frais d'établissement, le projet consiste à les représenter par des actions ordinaires plutôt que par des obligations, afin d'établir la distinction voulue entre les deux catégories de capital. Une telle modification dans le genre du titre ne réduirait en rien le gage de l'Etat.

Le projet ne comporterait aucun changement dans les comptes publics. Les montants inclus dans la "dette nette" qu'on bifferait des livres du réseau sont déjà disparus à la rubrique de la dette nette des comptes publics.

Les membres du Comité conviendront sans peine que les emprunts contractés pour combler les déficits ne peuvent être capitalisés. Ils n'ajoutent rien à la mise de fonds et ne produisent aucun rendement. Les intérêts sur ces sommes obèrent injustement le compte de l'exploitation. Le gouvernement l'a reconnu et applique cette doctrine depuis le 1er janvier 1932. La loi de 1933 relative au National-Canadien et au Pacifique-Canadien porte ces mots, à l'article 12: "Les déficits du revenu ne devront pas être fondés en dette." Nous devrions maintenant donner un effet rétroactif à cette doctrine.

Dans un autre ordre d'idées, n'est-il pas illogique d'adopter la thèse que les titres des actionnaires du Grand-Tronc ont perdu toute valeur, mais, en même temps, d'exiger que ces titres soient portés aux livres de la compagnie pour leur valeur au pair?

On pourrait, me semble-t-il, demander que la réduction de la capitalisation se fasse de façon plus complète encore que ne le comporte le projet actuel. Toutefois, le Parlement du Canada devra en décider, en dernière analyse.

Mais revenons aux critiques formulées contre l'avis exprimé par les vérificateurs. D'aucuns ont prétendu que la réalisation de ces vœux comporterait l'adoption d'une forme malhonnête de tenue des livres et que les tenants du projet conspirent pour tromper sciemment le contribuable canadien. Je constate avec regret que des gens se servent de tels arguments dans la discussion publique de la question. D'autres affirment que le projet n'intéresse que la comptabilité et qu'il n'en sortira rien d'utile. Je ne partage pas cet avis. Plusieurs raisons