

par les vérificateurs eux-mêmes, qui est également un très gros document. Le comité ne s'est réuni, je crois, que trois fois. Je ne sais vraiment pas pourquoi on ne l'avait pas convoqué plus tôt. Je ne veux pas faire de réflexions désobligeantes, mais je ne sais pas pourquoi nous n'avons pas eu l'avantage que je signale. Le fait est que le comité ne s'est réuni que trois fois; or, il était absolument impossible, en trois séances, d'examiner et de discuter les deux rapports dont le comité avait été saisi. Dans le rapport des vérificateurs il y avait une recommandation que je considère importante, et, à cet égard, je ne suis pas d'accord avec le ministre. La partie du rapport que je considère importante est celle qui traite de la réduction du capital du réseau.

Depuis bien des années, à la Chambre et en dehors d'elle, on a insisté pour qu'on mette la capitalisation des Chemins de fer nationaux sur une base équitable, une base telle que les ennemis de la nationalisation des Chemins de fer nationaux ne puissent exposer sous un faux jour la position du réseau. J'ai moi-même insisté au moins une demi-douzaine de fois sur ce point, au cours des dix dernières années. Mais on ne l'a jamais fait. Le ministre dit que sir Henry Thornton a présenté certaines suggestions à l'ancien gouvernement. C'est possible, mais j'ai l'impression qu'aucune proposition définie et concrète n'a été faite pour réduire la capitalisation des Chemins de fer nationaux.

L'hon. M. MANION: Mon honorable ami se trompe tout à fait sur ce point et je le reprends pour que la question ne soit pas déplacée. Je l'ai à mon bureau.

L'hon. M. EULER: Si je fais erreur, je suis prêt à en convenir, mais bien que j'ai eu des relations suivies avec le ministre au sujet des Chemins de fer nationaux, j'ai l'impression qu'on n'a jamais été prêt à agir; et une des raisons qui rendaient difficile la réduction de cette dette c'est que les Chemins de fer nationaux sont formés d'une centaine de compagnies par actions, comportant une grande variété d'obligations et autres choses de ce genre. On aurait dû agir à ce sujet il y a longtemps, mais la tâche a toujours semblé trop difficile et c'est pourquoi j'ai été surpris et satisfait quand, l'année dernière, devant le comité, les vérificateurs messieurs Touche & compagnie ont offert une suggestion très simple que eût réglé la question de façon que je crois très raisonnable. Voilà pourquoi je soulève cette question maintenant, parce que je suis d'avis que nous devrions retenir les services des comptables vérificateurs au moins une autre année, vu qu'ils sont au courant de leur propre recommanda-

tion. Comme nous n'avons pas pu discuter cette proposition en comité, l'an dernier et faire rapport au Parlement à son sujet, nous devrions avoir, pendant cette session, l'occasion de discuter toute la question d'une façon intelligente. Cette étude serait considérablement facilitée si les vérificateurs qui ont fait cette proposition étaient présents au lieu d'un autre groupe de vérificateurs absolument étrangers, qui pourraient ne pas trouver la suggestion de leur goût.

Je désire discuter les recommandations qui ont été offertes et je voudrais aussi dissiper certains malentendus chez le public. C'est ce que les vérificateurs désirent faire. La dette du réseau au Gouvernement d'après le rapport des vérificateurs—je cite en chiffres ronds—est de \$1,170,000,000. C'est-à-dire que ce montant figure sur les livres de la compagnie comme dette au gouvernement fédéral. On a constaté une chose étrange à la séance de l'an dernier du comité et c'est que, si les chemins de fer ont inscrit cette somme sur leurs livres comme une dette envers le Gouvernement, elle ne figure pas à l'actif sur les livres du gouvernement fédéral. Il y a quelques semaines j'ai inscrit au *Feuilleton* une question demandant quelle partie de la somme due par les chemins de fer au Gouvernement, se trouvait déjà inscrite au compte de la dette fédérale nationale et la réponse du ministre des Chemins de fer est que pour ainsi dire la totalité de la dette des chemins de fer au Gouvernement se trouve déjà absorbée dans la dette nationale. Cette dette nationale est, en chiffres ronds, de \$2,770,000,000 et la dette des chemins de fer au Gouvernement est de \$1,170,000,000. Or, si le total de cette dette des chemins de fer au Gouvernement est absorbé dans la dette nationale, ceux qui prennent toute la dette des chemins de fer au Gouvernement de \$1,170,000,000 plus les \$1,250,000,000 dus au public en obligations et les ajoutent aux \$2,770,000,000 de la dette du pays se trompent évidemment. De cette manière ils additionnent les deux, ce qui fait que la dette au public canadien, par le Gouvernement lui-même et par les chemins de fer, se monte à environ \$5,500,000,000. En d'autres termes, ils ajoutent le montant qui a été déjà absorbé dans la dette nationale que le ministre a fixée à \$1,500,000,000, le font figurer deux fois et exagèrent la dette du peuple canadien de deux manières, par le Gouvernement lui-même et par les chemins de fer, de \$1,500,000,000. En voici la raison. Il a toujours existé un malentendu touchant la dette des Chemins de fer nationaux canadiens. Or je dis qu'on ne nous a pas tracé un tableau exact de la situation des Chemins de fer nationaux canadiens. Elle est assez mauvaise pourtant et, au cours