

il y a eu, chaque année, un crédit semblable, variant suivant le chiffre du déficit.

L'hon. M. DUNNING: Depuis 1932.

M. WALSH: Oui. De 1920 à 1932, le calcul était différent. Le montant s'accumulait, au point que, aujourd'hui, on prend 300 millions du compte des placements improductifs pour le mettre au compte du revenu consolidé du Canada. Cette somme de 300 millions n'a jamais figuré, comme figure cette année la somme de 35 millions. Jamais elle n'a été inscrite de cette façon.

L'hon. M. DUNNING: Si.

M. WALSH: Peut-être ne puis-je m'en rendre compte. Je ne suis peut-être pas fort en calcul. En tout cas, heureusement que la chose ne me fait rien du point de vue financier.

L'hon. M. DUNNING: Peut-être pourrai-je simplifier les choses en disant à l'honorable député qu'antérieurement à 1932 la somme figurait au budget des chemins de fer et était votée par la Chambre.

M. WALSH: Où figurent les 35 millions, cette année? Pourquoi le ministre des Finances agit-il différemment à leur égard? Ces 300 millions n'ont jamais figuré au budget des dépenses, sous la même forme.

L'hon. M. DUNNING: Non, pas sous la même forme.

M. WALSH: Je ne vois pas pourquoi, cette année, nous procédons indirectement, c'est-à-dire, par voie d'un bill, alors que chaque année depuis 1932 on a voté la somme directement dans les prévisions budgétaires.

L'hon. M. DUNNING: Et comme ce le sera chaque année, et à l'avenir.

(L'article est adopté.)

La séance, suspendue à six heures, est reprise à huit heures.

Reprise de la séance

Sur l'article 11 (comment sont présentés les comptes du réseau des chemins de fer nationaux).

L'hon. M. CAHAN: Un mot d'explication personnelle. Je tiens à dire clairement que je n'avais aucunement l'intention d'attribuer un sens fâcheux ou déguisé aux paroles dont je me suis servi au cours de la brève altercation que j'ai eue avec le ministre des Transports (M. Howe). Je n'avais certes pas l'intention de mettre en doute son intelligence ni sa vaste expérience. Je voulais simplement dire qu'il n'était pas complètement renseigné sur certains aspects de la majorité de l'opinion publique. Si mes paroles ont pu avoir pour

vous, monsieur le président, ou pour tout membre du comité, un sens fâcheux, je désire les retirer sans réserve.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 12 (corporation—Etablissement du Trust des titres).

L'hon. M. CAHAN: Cet article semble comporter qu'une nouvelle corporation dénommée "Le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada" doit être constituée et organisée. Cette corporation doit-elle être établie par les termes même de l'article 12? Je pense que cela devrait être dit clairement. Le seul fait de déclarer qu'il y aura une corporation dénommée "Le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada" ne confère pas la constitution légale à un tel trust, et cela ne décrète pas l'organisation de ce trust. Je pense donc que nous devrions examiner soigneusement le texte de cet article si nous établissons maintenant une corporation distincte. M'est-il permis de discuter d'autres articles du projet de loi pour me faire bien comprendre, ou bien dois-je confiner mes remarques à ce seul article?

L'hon. M. HOWE: Certainement.

L'hon. M. CAHAN: Cette corporation, une fois organisée, doit assumer certaines réclamations et certains nantissements. En d'autres termes, je présume qu'aussitôt après que cette corporation aura été constituée et organisée, certaines réclamations pour principal et prêts, ainsi que la chose est indiquée dans l'annexe 6, certaines réclamations pour intérêts sur des prêts, ainsi que la chose est indiquée dans la même annexe, et certains nantissements devront être assumés par la corporation. Est-ce qu'on veut dire que cette loi-ci va mettre la corporation projetée en possession de ces réclamations et ces nantissements? Comme compensation, est-ce que les cinq millions de parts sans valeur nominale vont être et devenir le passif de cette corporation projetée?

Puis on dit que ces parts ou les nantissements découlant de ces parts et qui sont mis en possession de la corporation seront évalués dans la loi même. Je prétends que ce n'est pas la méthode qu'il convient de prendre. L'appendice 6, qui se trouve à la page 16A, dit que les 5,000,000 de parts sans valeur nominale du capital-actions doivent être en circulation. La valeur initiale est portée au chiffre totale des prêts consentis aux chemins de fer par le gouvernement et transféré du gouvernement au trust des titres—par cette loi-ci ou par un transfert distinct, je l'ignore—soit \$643,860,558.26. Il faut déduire le montant perdu par les chemins de fer en exploitation, \$373,823,120.38, ce qui laisse une valeur nette de \$270,037,437.88. Puis il y a un excé-