

quoi j'ai demandé quel usage on avait fait de ces vastes sommes d'argent.

Quoi qu'il en soit, le document ne donne pas ce renseignement, et je n'ai pas l'intention d'insister davantage sur cette question.

L'honorable M. KING: Il y a beaucoup de détails qu'on pourrait consigner au compte rendu.

L'honorable M. LACASSE: Il me ferait plaisir d'apprendre que cet argent a servi à la construction de gares à Windsor et à Tecumseh.

L'honorable M. HORNER: Honorables sénateurs, une partie de cet argent a peut-être servi à la construction de stations entre Battleford et Prince-Albert, car des équipes d'ouvriers se sont employées tout l'été à élever des armatures d'acier et de stuc. On s'arrangeait bien jusqu'ici, il me semble, et on aurait pu remettre ce travail à l'après-guerre et employer ces hommes à la construction de navires.

L'honorable M. GOUIN: L'honorable sénateur me permettra-t-il de terminer mon exposé général? Il serait plus régulier d'aborder les questions plus tard.

En plus du rachat de diverses obligations maintenant échues, le bill permet de racheter les actions, billets, obligations et autres titres non encore échus des chemins de fer Nationaux. Ces achats et remboursements peuvent s'effectuer en empruntant de l'Etat ou en permettant à la compagnie du chemin de fer d'émettre des titres garantis par l'Etat. Cette disposition était insérée dans les lois de 1940 et 1941, mais elle a, cette année, une portée plus générale. Les lois adoptées en 1940 et 1941 stipulaient que les emprunts non encore échus pouvaient être rachetés seulement si le rachat n'entraînait pas une augmentation du total de la dette indiquée au dernier état financier du réseau ferroviaire ou le relèvement du service annuel des intérêts. On trouvera ces conditions aux quatre dernières lignes de l'article 3, au chapitre 12 de la loi adoptée en 1941. Cette année, on a fait disparaître ces conditions afin de permettre à la compagnie du chemin de fer de faire aux détenteurs canadiens de titres sterling du National-Canadien une offre semblable à celle qui fut faite aux détenteurs anglais sous le régime du rapatriement établi en vertu de la loi des crédits de guerre de 1942 (financement du Royaume-Uni). On a cru opportun de faire cette offre aux détenteurs canadiens étant donné que la grande majorité des titres avaient été achetés des détenteurs anglais et qu'ils ne figuraient plus à la bourse des valeurs de Londres. Certaines émissions, converties en dollars canadiens, se vendaient au-dessus du pair. Pour ce qui est des émissions se vendant au-dessous du pair, on a déjà pris les dispositions voulues, en vertu de la loi de financement et de garantie de 1941,

pour acheter les titres des détenteurs canadiens.

Je veux dire un mot maintenant au sujet du déficit d'exploitation. Les honorables sénateurs se rappelleront qu'une disposition adoptée l'an dernier permettait de consentir des prêts temporaires à la société du chemin de fer afin de combler le déficit d'exploitation du début de l'année. On notera avec plaisir, je crois, qu'une telle disposition n'est pas nécessaire cette année, car le réseau n'a pas accusé de déficit d'exploitation.

Un mot maintenant au sujet des fonds de retraite. Dans la loi adoptée en 1941, il fut nécessaire d'inclure un article,—l'article 11, je crois,—autorisant la compagnie du National-Canadien à verser des contributions supplémentaires à la caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Ile du Prince-Edouard, ainsi qu'à la caisse de prévoyance et de retraite des employés du chemin de fer Grand-Tronc du Canada. Cette disposition n'est plus nécessaire, car, selon le ministère de la Justice, les pouvoirs consentis en 1941 n'ont pas besoin d'être renouvelés.

Je tiens à ajouter que les emprunts effectués de 1932 à 1937 ont été remboursés au moyen de titres ferroviaires émis avec la garantie de l'Etat. Les avances faites en 1938 ont été de \$10,737,216.07. Le remboursement des avances de 1937 effectuées au moyen de titres ferroviaires émis avec la garantie de l'Etat, a atteint \$9,019,207.17. Le solde des avances consenties en vertu de la loi de 1938, savoir, \$1,718,008.90, a été payé avec le surplus en espèces des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année civile 1941. La somme avancée en 1939 a été de \$12,442,522.40. Le surplus en espèces du National-Canadien de l'année civile écoulée a permis le remboursement de cette somme jusqu'à concurrence de \$1,110,409.29. Le solde des avances encore impayées savoir, le solde de 1939 et les emprunts consentis en 1940 et 1941, qui ont été respectivement de \$7,572,579.77 et de \$11,943,000.29, forment un total de \$30,847,693.17. Ces soldes impayés figurent à l'actif dans le bilan du Dominion et le National-Canadien en acquitte l'intérêt.

En plus des emprunts précédemment mentionnés, d'autres prêts ont aussi été consentis à la compagnie ferroviaire au montant de \$106,094,155.14 afin de permettre l'achat de £22,952,025 d'obligations perpétuelles consolidées 4 p. 100 du Grand-Tronc. Cela représente \$111,699,855 au pair en devises canadiennes. Ce prêt figure également à l'actif dans le bilan du Dominion.

Finalement, je ferai observer que le 15 juin des prêts d'une valeur globale de \$1,844,679.44 avaient été consentis au National-Canadien pour l'achat de titres en sterling de leurs dé-