

7.1 ou de 7.2, dans le bilan de 1957, poste du vieillissement des locomotives à vapeur appliqué à 1958, a été redressé de telle façon que le déficit du National-Canadien, en 1958, aurait dû être, dans cette même mesure, plus considérable que celui qui a été publié dans les journaux. Autrement dit, le déficit annoncé par le ministre des Finances, dans son exposé budgétaire, aurait été augmenté du même montant, n'eût été, selon les mots du vérificateur, la recommandation faite par le ministre des Finances de faire ce redressement de plus de 7 millions dans les comptes de 1957 et de 1958. J'espère que le ministre des Finances aura des commentaires à formuler à cet égard au moment opportun au cours de l'étude de ce rapport.

J'aimerais aussi que le ministre nous dise, par la même occasion, puisque c'est une question qui a trait aux immobilisations et aux besoins de capitaux, quel a été le degré de succès ou d'insuccès de la dernière émission d'obligations par laquelle le National-Canadien demandait au public plutôt qu'au ministre une forte somme d'argent afin de permettre à la compagnie de chemin de fer de s'acquitter de ses fonctions. J'espère que le ministre nous donnera des renseignements complets sur ce sujet.

Je me souviens de l'époque où l'honorable député de Greenwood, aujourd'hui ministre sans portefeuille remplissait mes fonctions actuelles aux termes de notre régime parlementaire,—soit celles d'étudier les propositions du gouvernement et, dans la mesure où il jugeait que c'était dans l'intérêt public, de les mettre en doute et dans certains cas de les critiquer, même si ces propositions visaient les affaires d'une société de la Couronne. Je veux parler de l'exposé du vérificateur. Je ne suis pas versé dans ces questions de haute finance mais j'estime, après avoir lu ce rapport d'une maison de vérificateurs internationaux compétents, qu'ils s'inquiétaient quelque peu de l'augmentation rapide de la dette obligataire de cette société,—la plus importante des sociétés de la Couronne,—et, par conséquent, des frais obligatoires qu'entraîne ce genre d'emprunt de capitaux que nous permettrions en approuvant la proposition dont nous sommes saisis.

Les vérificateurs ont indiqué, à la page 4 de leur rapport de 1958 qu'ils ont présenté au Parlement, que les frais obligatoires qui pèsent sur cette compagnie de chemin de fer,—compte non tenu de l'obligation du gouvernement d'acheter une certaine proportion d'actions privilégiées chaque année, introduisant par là de nouveaux capitaux dans cette compagnie, contrairement à une société privée,—par suite de cette mesure et des mesures adoptées depuis quatre ou cinq ans et en de

nombreuses années sous le gouvernement précédent, se traduisent par une charge égale à la différence entre 25.4 millions de dollars en 1952, après la réorganisation de la compagnie, et 46.5 millions en 1958. La compagnie ne peut réaliser de bénéfices avant de s'être acquittée de cette charge. Voici ce que disait le vérificateur:

On remarquera qu'au cours de cette période les frais obligatoires ont presque doublé et qu'il y a eu une augmentation particulièrement forte en 1957-1958, les frais obligatoires augmentant de 5.2 millions en 1957 et de 9.5 millions en 1958.

Je veux simplement signaler au ministre que personne à la Chambre n'a essayé plus que son collègue, l'honorable député de Greenwood, de créer une atmosphère chargée de doute et de soupçon à ce sujet. J'espère aussi que le ministre des Finances n'oublie pas les débats des années passées lorsqu'il demande, par la présente résolution, l'autorisation de faire de nouvelles dépenses d'établissement ne dépassant pas 348 millions de dollars pour l'année 1959, ce qui entraîne l'augmentation de ces frais obligatoires.

J'espère aussi que le ministre nous renseignera davantage sur les investissements relatifs aux opérations de camionnage du National-Canadien. Je le répète, je n'ai pas eu la chance de faire partie du comité des chemins de fer et de la marine marchande, bien que j'aie parcouru le compte rendu des témoignages, avec la hâte coutumière que nous apportons à ces choses étant donné la vie trépidante que nous menons; cette lecture m'a révélé que, pour la première fois depuis nombre d'années, les placements du gouvernement dans les chemins de fer Nationaux ont augmenté très sensiblement. Si je ne m'abuse, l'augmentation dépasse 50 millions de dollars.

L'examen que j'ai fait indique qu'une bonne partie de cette augmentation se rattache à la prise en charge de certains capitaux fixes du chemin de fer de la baie d'Hudson. Or, comme cette façon de faire est relativement nouvelle et qu'il s'agit certainement de la hausse la plus importante des investissements de l'État ou du transfert d'immobilisations de l'État au National-Canadien, depuis 1952, j'estime que le ministre nous doit quelque explication à ce sujet.

D'après les chiffres que j'ai, il s'agit d'une hausse de 52.9 millions depuis 1952. Je renvoie le ministre à la page 5 du rapport des vérificateurs. J'ai déjà signalé que notre plus importante société de la Couronne avait connu en 1958 son déficit le plus considérable depuis 1938, soit un déficit de 51.6 millions et, n'étaient certaines écritures comptables, de l'utilité desquelles on ne m'a pas vraiment