

de la dette consolidée, de \$4,809,795,986. C'est là toute la dette du Dominion du Canada. Le passif est: capital-actions du National-Canadien aux mains de la population, \$4,584,100; dette fondée ordinaire, \$4,469,678,920; autre passif \$335,532,906, ce qui donne le même total de \$4,809,795,926.

M. WALSH: Plus loin, à la fin même du compte, à l'avant-dernier paragraphe, page 3, je lis:

Nous sommes en train de préparer pour le conseil d'administration des chemins de fer un bref mémoire sur les propriétés inactives, les contingents des retraits de matériel et certaines autres questions intérieures principalement d'une nature exigeant un examen juridique plus approfondi et sujette à règlement ultérieur au point de vue comptabilité. Un exemplaire de ce mémoire sera transmis au ministre des Transports en temps utile.

Qu'est-ce que cela veut dire?

M. HUNGERFORD: Nous avons certains embranchements inactifs et certaines autres propriétés inactives, et c'est à quoi les vérificateurs font allusion; le conseil d'administration étudie présentement le tout.

M. WALSH: Dans quel but a-t-on déposé cet état devant le conseil d'administration. Que se propose-t-on?

M. HUNGERFORD: Cette recommandation de la part des vérificateurs en vue d'une attitude quelconque à prendre lui fut soumise, et nous mettons sous les yeux du conseil d'administration tous les détails relatifs à chacun des articles.

M. WALSH: On ne propose pas de biffer les articles complémentaires, n'est-ce pas?

M. HUNGERFORD: Je ne le crois pas, pas pour l'instant; mais je ne puis présumer des décisions que l'on prendra.

M. WALSH: Cet état n'a donc aucun sens particulier; nous ne pouvons présumer de rien de plus pour cette année?

M. HUNGERFORD: Je ne le crois pas.

M. WALSH: Une dernière question que j'ai omise au cours des délibérations. Je désirais me renseigner sur le terminus du National-Canadien à Halifax. Les chemins de fer Nationaux ont-ils jamais payé la ligne Cunard White Star et continuent-ils de verser une somme quelconque à cette compagnie pour que ses paquebots allant vers l'est ou vers l'ouest fassent escale à Halifax?

M. ARMSTRONG: Je répondrai à cela, monsieur Walsh, en disant qu'une subvention à cette fin fut payée il y a quelques années. Le paiement de cette subvention a été discontinuée depuis quelque temps. Il existe actuellement une entente avec le chemin de fer du Pacifique-Canadien en vertu de laquelle, dans notre intérêt mutuel, un certain espace est réservé sur ses paquebots pour notre trafic. C'est un arrangement conjoint.

L'hon. M. HOWE: Les paquebots de la ligne Cunard font escale à Halifax parce qu'ils y tiennent.

M. WALSH: Ils ne sont plus payés pour faire escale à Halifax. Cette subvention a été discontinuée.

M. ARMSTRONG: Précisément.

M. WALSH: Cela est satisfaisant. Il ne reste qu'une question. Il existe au port de Saint-Jean des ouvrages qui représentent une mise qui s'établit, m'apprend-t-on, à \$23,000,000? Est-ce exact? Ces chiffres ne tirent pas beaucoup à conséquence. Mais tout cet outillage dont le pays a acquitté les frais est à la disposition du Pacifique-Canadien. Naturellement, je comprends que le Pacifique-Canadien considère Saint-Jean comme son port d'attache. Toutefois, depuis l'incendie ces installations à Saint-Jean ne sont plus disponibles directement aux chemins de fer Nationaux du Canada.