

du rapport annuel de 1923. Sir Henry disait :

On est à examiner la politique qu'il s'agira de suivre quant à la capitalisation du réseau, et jusqu'à quel point, si toutefois la chose doit se faire, il y aurait lieu de réduire les avances consenties et le capital détenu par le Gouvernement à un chiffre que l'on puisse estimer correspondre aux recettes à venir du réseau. Lorsqu'il s'agit d'un problème de cette nature, il faut faire entrer en ligne de compte l'intérêt du Gouvernement, ce qui veut dire celui de la population du Canada. D'autre part, il semblerait déraisonnable d'imposer aux Chemins de fer nationaux un fardeau tout à fait disproportionné à leur capacité de recettes.

De nouveau en 1904, on fit une proposition semblable que je ne citerai pas. Et en 1925, nous voyons la clause suivante qui porte sur la question débattue aujourd'hui :

La besogne se poursuit effectivement et l'on compte...

Il s'agit d'examiner la réorganisation financière.

...que, au cours de la présente année, on fera des propositions définies ayant pour objet de mettre les finances de la compagnie sur un pied de solidité et de permanence.

C'est ce que l'on fit en 1923, 1924 et 1925. Je fais simplement observer que sir Henry Thornton fit la proposition à l'ancien gouvernement et il fit suivre cette proposition en saisissant en 1928 ou 1929,—je ne suis pas certain de la date parce que je n'ai pas eu le temps de consulter le rapport,—l'ancien gouvernement, et ce au moins une année ou deux avant qu'il cesse d'être en fonctions, d'un projet de changement dans la structure financière. Si j'ai bonne mémoire,—et je dois dire que j'ai lu le rapport il y a une couple d'années et que je ne l'ai pas revu depuis,—il proposait dans ce rapport qui avait été préparé par M. Gaston, cet homme au traitement de \$62,000 par année, que l'on avait fait venir ici pour examiner la situation, que le gouvernement de l'époque devrait rayer quelque \$700,000,000 de la dette des Chemins de fer nationaux envers le gouvernement.

Cependant, je mentionne ces choses aujourd'hui afin de faire voir qu'il ne s'agit pas d'une question nouvelle. Le gouvernement de l'époque, estimant qu'il s'agissait d'une chose importante,—et je ne lui en fais pas un reproche,—ne jugea pas à propos, dans le temps, de donner suite au rapport de M. Gaston et de sir John Thornton. Plus tard, en février 1931, la première année qui suivit l'avènement de ce Gouvernement, je reçus une lettre de sir Henry Thornton où il déclarait qu'à son avis il n'y avait pas lieu pour nous de nous occuper de cette question. Il ajoutait que la question était trop importante pour la trancher à ce moment-là, et,—je cher-

[L'hon. M. Manion.]

che à en donner la substance,—il croyait que, étant donné la situation défavorable des affaires et pour d'autres raisons, il serait préférable d'ajourner l'affaire à une date ultérieure. Somme toute, voilà la genèse de la question. Je dis de nouveau que l'ancien gouvernement n'a pas jugé à propos de faire un changement et jusqu'ici le Gouvernement actuel n'a pas cru devoir en effectuer. A vrai dire, il faudrait une loi pour effectuer un changement de cette nature. Il nous faudrait l'autorisation de la Chambre pour annuler quelques-unes des actions et ainsi de suite. Etant donné que cela ne fait pas la moindre différence aux recettes des Chemins de fer nationaux, la question, à mon avis, ne doit pas retenir notre attention.

Je ne comprends pas—et je fais cette observation sincèrement—toute l'agitation que des auteurs d'articles et des rédacteurs de journaux ont voulu faire au sujet de la nécessité qui s'impose aux Chemins de fer nationaux canadiens de rétablir leurs finances ou de changer leur capital. Il y a quelques jours, lorsque nous discutons une résolution de l'honorable député de Vancouver-Nord (M. Munn) à l'effet qu'à moins que nous n'effaçions complètement le montant d'un milliard et demi inscrit dans les livres de la compagnie, sans mentionner quelques-unes des obligations garanties du Canada à l'égard des obligataires des Etats-Unis, de l'Angleterre et du Canada, nous n'atteindrions aucun but. Depuis, pas un seul sou de la dette nationale n'a été remboursé, et pas un sou de l'intérêt de cette dette n'a été acquitté; puisque les Canadiens payent aujourd'hui presque tout l'intérêt dû par le National-Canadien aux obligataires, il n'existe aucune méthode en vertu de laquelle en réduisant le capital du National-Canadien on améliorerait, même de 1 p. 100, la situation des Chemins de fer nationaux canadiens.

Je dis donc que ce n'est pas une question vitale, et qu'elle ne l'a jamais été. Il est absolument inexact de dire qu'elle aurait un effet quelconque sur le National-Canadien ou sur son rendement, sous aucune forme. Je crois sincèrement que le moral des administrateurs et des employés est excellent. A l'exception de certaines exagérations dont j'ai parlé, je crois que le moral des hommes est aussi bon que dans le passé. Je ne crois pas qu'il ait été atteint par la question d'une nouvelle capitalisation. Pour cette raison, je pense que, étant donné que le sujet a été étudié si à fond dans le passé, la question de la réorganisation du capital n'est pas suffisante pour nous autoriser à songer à laisser de côté la compagnie Touche, et je dirai à la Chambre que nul membre du Gouvernement n'y a jamais pensé, à ma connaissance, et que