

sions d'obligations parvenues à l'échéance ou rachetables par anticipation. Ces données ont été consignées au harsard pendant cette réunion du comité. Je fais miennes les observations de l'adjoint parlementaire au sujet des obligations échues. Plusieurs des titres qui figurent dans le tableau déposé au compte rendu ne deviendront échus qu'en 1950 mais ils sont rachetables par anticipation. Je relève au harsard les paroles suivantes de l'adjoint parlementaire :

La raison pour laquelle la compagnie de chemin de fer demande l'autorité statutaire voulue pour contracter des emprunts de remboursements; c'est qu'elle veut, au cas où le marché serait favorable, racheter les titres portant un intérêt élevé pour les remplacer, au moyen de nouveaux emprunts, par des obligations à intérêt plus bas.

J'approuve tout à fait cette ligne de conduite; cependant, j'ai une observation à formuler. Nous avons des obligations pour une somme de \$56,704,000 portant intérêt à 5 p. 100 et garanties par l'Etat, qui seront échues le 1er juillet 1969 mais qui sont rachetables par anticipation le 1er juillet 1944. Tous conviendront qu'il y aurait lieu de racheter ces titres. Il y a aussi une tranche de 20 millions qui deviendra échue le 1er février 1952 mais qui est rachetable par anticipation le 1er février 1948. Ces obligations portent intérêt à 3 p. 100 et sont garanties par l'Etat. A première vue, il ne semble pas profitable de racheter ces obligations à 3 p. 100 pour les remplacer par d'autres à 3½ p. 100 et j'imagine qu'une fois que les autorités du chemin de fer auront étudié la question ils décideront de ne pas racheter ces obligations afin d'éviter les frais qui en résulteraient. La même observation s'applique, je crois, au poste suivant, de 25 millions de dollars, somme due le 1er février 1953 mais rachetable par anticipation le 15 février 1948. Je sais gré de l'occasion qui m'est offerte de formuler ces observations en ce moment.

(L'article est adopté.)

Les articles 3 à 6 inclusivement sont adoptés.

Sur l'article 7 (le total des prêts autorisés à la Compagnie Nationale ne doit pas excéder \$200,000,000).

M. HARRIS (Danforth): En justice pour le comité et la Chambre, le rapport annuel au Parlement devrait mentionner les prêts qui ont été rachetés et ceux que l'on se propose de racheter lorsque le prochain exposé budgétaire sera présenté. Le rapport des chemins de fer mentionne les transactions de l'année courante, mais l'exposé budgétaire ne révèle rien des intentions pour la prochaine année. Encore une fois, le réseau devrait faire connaî-

tre sa politique, pour nous tenir au courant des financements qui ont lieu chaque année.

M. JACKMAN: Aux séances du comité des chemins de fer, il s'est agi de certaines obligations à 2 p. 100 du National-Canadien ou certains certificats d'outillage du National-Canadien parvenus à échéance. Le réseau, n'ayant pu remplacer sur le marché des valeurs ces obligations par d'autres titres au même taux d'intérêt, dut emprunter de l'Etat à 3½ p. 100, taux que vient de mentionner l'adjoint parlementaire. Il ne convient pas de traiter aussi injustement une entreprise ferroviaire privée. Sans croire que la population trouve ses meilleurs intérêts dans l'éta-tisation, je ne vois pas pourquoi pareille injustice a été commise en l'occurrence, quand on n'aurait pas voulu soumettre au même traitement une compagnie privée, surtout s'il s'agissait du rachat d'une émission affectée à l'outillage.

J'aime que l'on mette sur le même pied les biens de l'Etat et ceux de l'entreprise privée de façon à permettre d'établir de justes comparaisons. Lors d'une récente visite au bureau des Lignes aériennes Trans-Canada à North-Bay, j'ai remarqué un coffre-fort portant les lettres "C.N.R.". A Lethbridge et à Calgary les camions qui ravitaillaient les avions en essence appartenaient à l'armée des Etats-Unis. Comment saurons-nous que les comptes des sociétés d'Etat comme les Lignes aériennes Trans-Canada ou le National-Canadien sont établis sur une base raisonnable si nous ne les traitons pas comme les compagnies privées. J'invite le ministre des Transports ou celui des Finances ou l'adjoint parlementaire à permettre au National-Canadien de refinancer ses obligations à l'échéance de la même façon qu'une compagnie privée.

Je me rends compte que la population canadienne se soucie peu que le financement soit effectué par le gouvernement à 3½ p. 100 ou que la compagnie de chemins de fer ait l'autorisation de s'adresser directement au marché financier pour faire ses propres fonds, mais je crois que chaque service, si l'on peut dire, doit fonctionner par lui-même. Le National-Canadien ne devrait pas subir une injustice de ce genre.

(L'article est adopté.)

Rapport est fait du bill qui est lu pour la troisième fois et adopté.

INSPECTION DES COMPTEURS D'EAU

ABROGATION DE LA LOI ADOPTÉE EN 1905

L'honorable C. W. G. GIBSON (ministre du Revenu national) propose la deuxième lecture du bill n° 36 tendant à abroger la loi sur l'inspection des compteurs d'eau.