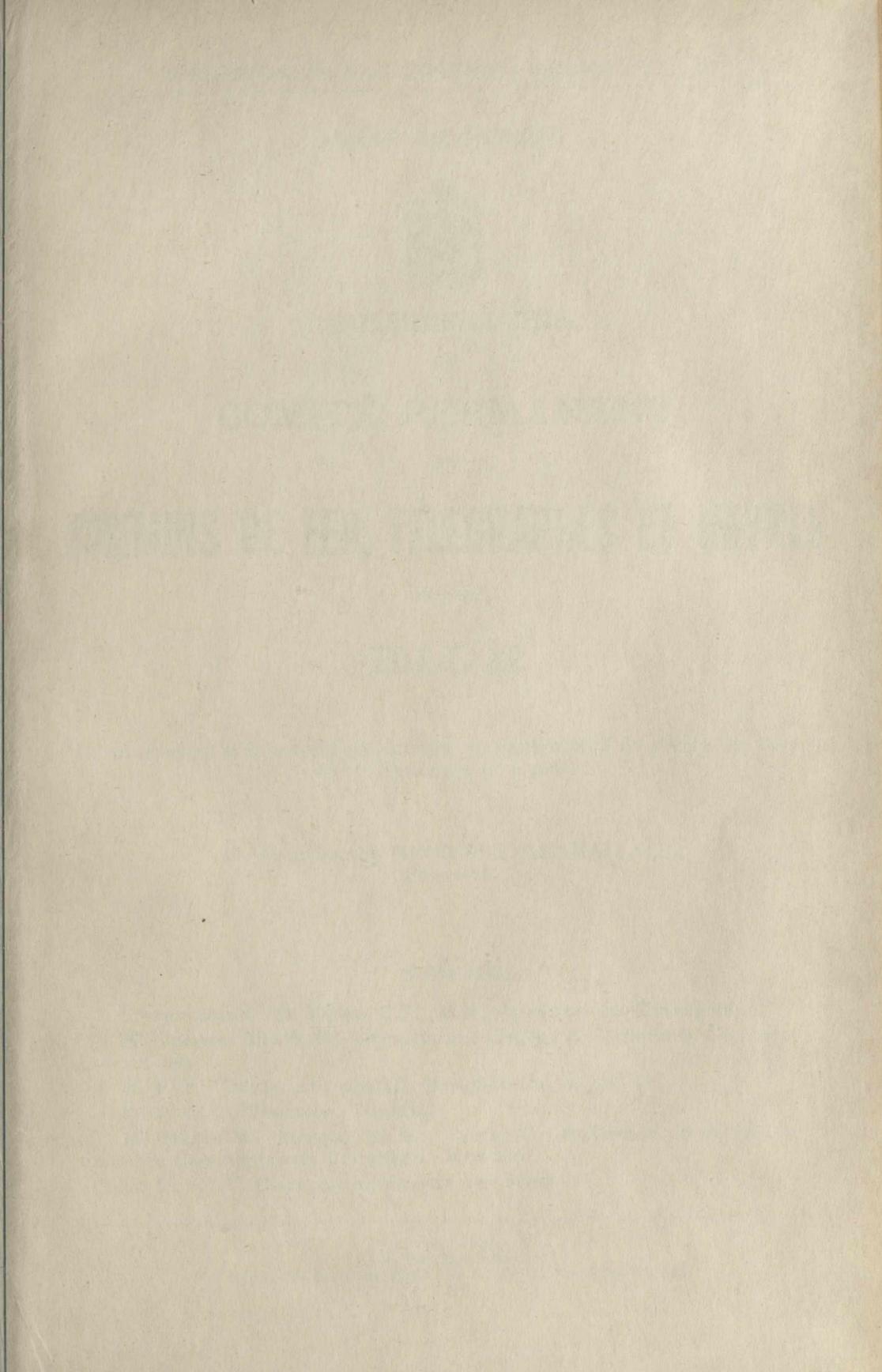


J CANADA. PARL. SENAT. COM.
103 PERM. DES CHEMINS DE FER,
H72 TELEGRAPHES ET HAVRES.
1937
C45C Délibérations ... Chemins
A42 de fer nationaux du Canada.

DATE

NAME - NOM



SÉNAT DU CANADA



DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, TÉLÉGRAPHES ET HAVRES

SUR LE

BILL 12

Loi pourvoyant à la revision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada

Le très honorable GEORGE-P. GRAHAM, C.P.,
Président

TÉMOINS

L'honorable C.-D. Howe, C.P., M.P., Ministre des Transports.

M. Overton Matthews, représentant George A. Touche & Co., experts-comptables.

M. F.-P. Varcoe, c.r., conseil, Ministère de la Justice.

M. R.-G.-O. Thomson, Toronto.

M. Henry-W. Morgan et M. George-C. McDonald, représentant la Chambre Canadienne du Commerce, Montréal.

Le Dr W.-C. Clark, sous-ministre des Finances.

LE COMITÉ PERMANENT DES CHEMINS DE FER, TÉLÉGRAPHES
ET HAVRES

Le très Hon. GEO.-P. GRAHAM, C.P., Président

Les honorables sénateurs:

Arthurs	L'Espérance
Ballantyne	Logan
Barnard	MacArthur
Beaubien	Marcotte
Black	McDonald (<i>Shédiac</i>)
Bourque	McGuire
Buchanan	McLennan
Calder	McRae
Casgrain	Meighen
Copp	Michener
Dandurand	Molloy
Dennis	Moraud
Farris	Murdock
Gillis	O'Connor
Gordon	Parent
Graham	Pope
Green	Rainville
Griesbach	Raymond
Haig	Robinson
Hardy	Sharpe
Harmer	Spence
Horner	Sutherland
Jones	Tobin
Lacasse	Turgeon
Laird	Webster—50.

(Quorum 9)

EXTRAIT des Procès-verbaux du Sénat, 7 avril 1937.

Le très honorable sénateur Graham, du comité permanent des Chemins de fer, télégraphes et havres, auquel a été renvoyé le bill (12), intitulé: "Loi pourvoyant à la revision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada", rapporte que le comité, ayant examiné ledit bill, l'a chargé de le rapporter au Sénat, avec plusieurs amendements, qu'il est prêt à soumettre dès qu'il plaira au Sénat de les recevoir.

Lesdits amendements sont alors lus par le greffier, comme suit:

Page 1, ligne 26. Après "d'avances" insérer "et"

Page 5, lignes 24 à 34 inclusivement. Aux sous-clauses (2) à (5) inclusivement substituer la suivante:

"(2) Ces statuts doivent pourvoir:

- a) A la garde du sceau corporatif du Trust;
- b) A la souscription d'actes par deux des régisseurs ou plus;
- c) Aux réunions des régisseurs, qui doivent être tenues au moins une fois chaque année, à l'envoi des avis des réunions, à la nomination du dignitaire devant présider chaque réunion, ainsi qu'au nombre de régisseurs nécessaire pour constituer quorum aux réunions."

Page 5, ligne 39. L'amendement ne concerne que la version anglaise.

Page 6, lignes 18 à 20 inclusivement. A la clause 22 substituer la suivante:

"22. Pour les fins de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933, et de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, 1936, le Trust des titres est déclaré être une corporation comprise dans les chemins de fer Nationaux. Toutefois, le paragraphe trois de l'article huit de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933, tel qu'édicte par l'article trois de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, 1936, ne s'applique pas à ladite corporation."

Page 6, lignes 27 à 33 inclusivement. A la clause 24 substituer la suivante:

"24. Le Ministre doit inclure annuellement, à titre d'annexe aux comptes publics du Canada, un état détaillé de l'aide, sous forme d'octroi ou de prêt d'argent non versé, de garantie non libérée, de concession de terrain ou sous autre forme, accordée par le Dominion du Canada à tout chemin de fer, indiquant séparément l'aide accordée a) pour subvenir à la construction, et b) pour couvrir les pertes dans l'exploitation. Cet état doit, autant que possible, indiquer séparément, pour chaque rubrique d'aide, le nom de la Compagnie à laquelle l'aide a été octroyée; la date de l'octroi; l'autorité en vertu de laquelle l'octroi a été accordé, soit par loi, soit par contrat ou autrement; l'objet de l'octroi, et la manière dont ladite aide a été exposée dans les comptes publics du Canada. L'annexe doit aussi contenir un état similaire relatif aux prêts remboursés et aux garanties libérées, indiquant les mêmes détails, de même que les dates de remboursement et de libération. Les octrois aux fins de soulager le chômage ne doivent pas être considérés comme aide aux chemins de fer."

Dans le titre

A "Loi pourvoyant à la revision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada." substituer "Loi pourvoyant à l'annulation d'actions de capital et de certaines dettes du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada envers Sa Majesté et à l'ajustement des comptes du réseau."

Lesdits amendements sont agréés.

EXTRAIT des Procès-verbaux du Sénat, 8 avril 1937.

Suivant l'Ordre du jour, le Sénat passe à la suite du débat sur la motion pour la troisième lecture du bill (12), intitulé: "Loi pourvoyant à la revision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada".

Après plus ample débat,

Il est proposé que ledit bill ne soit pas maintenant lu pour la troisième fois, mais qu'il soit modifié par l'addition de ce qui suit, à la fin de la clause II:

"Doit figurer en bas de page, dans lesdits comptes, une note indiquant que la part de propriétaire est révélée dans la dette nette du Canada et dans le dossier historique de l'aide de l'Etat aux chemins de fer, ainsi que le montrent les comptes publics du Canada."

Après débat, et en amendement à l'amendement, il est,

Sur motion de l'honorable sénateur Beaubien, appuyé par l'honorable sénateur Ballantyne,

Proposé que, après le mot "propriétaire", dans ledit amendement, les mots suivants soient insérés:

"représentant une dette globale de \$1,334,567,414."

Etant posée la question de savoir si l'amendement à l'amendement principal doit être adopté,

Elle est mise aux voix, et les noms étant appelés, ils sont inscrits comme suit:

ONT VOTÉ POUR:

Les honorables sénateurs

Arthurs,	Coté,	Lynch-Staunton,	Paquet,
Ballantyne,	Donnelly,	Macdonald	Quinn,
Barnard,	Fauteux,	(Richmond-Cap-	Robicheau,
Beaubien,	Green,	Breton-Ouest),	Sharpe,
Bénard,	Griesbach,	Marcotte,	Smith (Wentworth),
Black,	Haig,	McDonald (Shédiac),	Sutherland,
Blondin,	Horner,	McLennan,	Tanner,
Bourgeois,	Jones,	Meighen,	Webster,
Bourque,	Laird,	Michener,	White—37.
Calder,	Léger,	Mullins,	

ONT VOTÉ CONTRE:

Les honorables sénateurs

Aylesworth (sir Allen),	Harmer,	McGuire,	Robinson,
Buchanan,	Horsey,	Molloy,	Sinclair,
Copp,	Hughes,	Murdock,	Tobin,
Dandurand,	King,	O'Connor,	Turgeon,
Gordon,	Lacasse,	Parent,	Wilson
Graham,	Little,	Prévost,	(Rockcliffe)—26.
Hardy,	MacArthur,	Riley,	

La question est résolue par l'affirmative.

Etant posée la question de savoir si la motion pour l'amendement, ainsi modifié, sera adoptée, elle est

Résolue par l'affirmative.

Etant de nouveau posée la question de savoir si le bill, ainsi modifié, sera lu pour la troisième fois, elle est

Résolue par l'affirmative.

Etant posée la question de savoir si ce bill, ainsi modifié, doit être adopté, Elle est résolue par l'affirmative.

Ordonné: Que le greffier se rende à la Chambre des communes et l'informe que le Sénat a adopté ce bill, avec plusieurs amendements, pour lesquels il sollicite son agrément.

COMPTE RENDU DES TÉMOIGNAGES

SÉNAT,

Le VENDREDI, 2 avril 1937.

Le comité permanent des Chemins de fer, télégraphes et havres, auquel a été renvoyé le bill 12, Loi pourvoyant à la revision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, s'est réuni ce jourd'hui, à 10 heures 30 du matin.

Le très hon. George-P. Graham préside.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, qui entendrons-nous d'abord, ce matin?

L'hon. M. DANDURAND: Notre propre vérificateur, le représentant de la maison qui vérifie les livres des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. OVERTON MATTHEWS, le représentant de la Cie de comptables-experts George A. Touche, est appelé comme témoin.

Le PRÉSIDENT: Le Comité désire-t-il que M. Matthews fasse un exposé, ou qu'il soit interrogé?

L'hon. M. DANDURAND: Je commencerai par poser à M. Matthews une ou deux questions. Depuis combien de temps êtes-vous attaché à la Cie George A. Touche, monsieur Matthews?

M. MATTHEWS: Depuis vingt ans.

L'hon. M. DANDURAND: Depuis combien de temps vous occupez-vous des comptes des chemins de fer Nationaux du Canada?

M. MATTHEWS: Nous sommes entrés en scène en 1915, quand le *Canadian Northern* nous a demandé d'examiner les livres du *Duluth, Winnipeg and Pacific Railroad*, relativement à une émission d'obligations que ce chemin de fer avait alors en cours. Puis, nous avons été nommés vérificateurs du chemin de fer *Canadian Northern*. En 1921, ou vers cette année-là, nous avons été appelés à examiner les comptes des chemins de fer du Gouvernement canadien. Avant l'établissement du réseau actuel du National-Canadien, nous avons examiné la situation du Grand-Tronc et du *Grand Trunk Pacific*; en 1923, nous avons étudié la fusion des comptes du Réseau national, tels qu'ils existent aujourd'hui. Depuis lors, sauf une année, nous avons été les vérificateurs du Réseau national. Toutefois, il y avait une différence dans notre condition, antérieurement à la Loi de 1933 sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Avant cette année-là, nous ne faisons rapport qu'au Conseil d'administration du National-Canadien, mais lors de l'adoption de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, les vérificateurs devinrent les vérificateurs du Parlement, faisant rapport au Parlement. On pourrait donc dire que, depuis 1933, nous avons représenté le Parlement du Canada dans la vérification des comptes du Réseau national.

L'hon. M. DANDURAND: Je ne sais à quelle date, mais votre compagnie a déjà, plus d'une fois peut-être, recommandé au Parlement du Canada, depuis 1933, ou avant cette année-là au Conseil d'administration, qu'il fallait remanier l'état financier du National-Canadien. Avez-vous participé à ces recommandations?

M. MATTHEWS: Oui, monsieur. En 1934, dans notre premier rapport au Parlement après l'adoption de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, nous avons exposé certaines recommandations en vue de cette revi-

sion; nous en avons aussi exposé dans notre rapport de 1935. Avant l'adoption de la loi précitée, nous n'avions pas accès au Parlement, aucun moyen de faire rapport au Parlement. Mais dans les années précédentes, nous avons examiné de concert des propositions que les administrateurs des chemins de fer avaient mises à l'étude. On a dit que les recommandations contenues dans nos rapports de 1934 et de 1935 avaient une grande similitude avec celles que les administrateurs des chemins de fer avaient sanctionnées. La chose est très facile à expliquer: Quand un sujet de cette nature est à l'étude durant une longue période d'années, il en résulte naturellement un creuset, pour ainsi dire, une base qui paraît généralement plausible. On peut donc dire, avec raison, que le rapport ou la recommandation faite par nous, suit de très près les vues des administrateurs ferroviaires. En effet, comme je l'ai dit, avant 1934 nous avions, de concert avec eux, examiné cette question depuis environ 1927. Mais officiellement, c'est en 1934 et 1935 que nous avons présenté nos rapports sur cette question.

L'hon. M. DANDURAND: Après l'adoption de la Loi de 1933 sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, y eut-il un changement dans le rapport du National-Canadien, relativement à la comptabilité pour le paiement des déficits et des intérêts?

M. MATTHEWS: Oui, Monsieur, le changement suivant: le montant de la perte totale reporté sur le bilan ne comprenait pas les montants votés par le Parlement; mais dans l'état annuel des profits et pertes, tel que publié et soumis au Parlement, la perte totale pour l'année fut maintenue comme auparavant. Et au bas du compte des profits et pertes figure le montant de la contribution du Parlement canadien, aux termes de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien et de la Loi de 1927 sur les taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes. La raison en est, honorables messieurs, qu'il ne serait pas justifiable de faire figurer comme passif au bilan des chemins de fer Nationaux du Canada une contribution faite par voie législative. La loi de 1927, les recommandations de la Commission royale en 1931, les lois financières depuis 1932, établissent très clairement que ces sommes ont la forme d'une contribution par un actionnaire; c'est-à-dire, une contribution par vote du Parlement. Nous devons simplement considérer le Dominion du Canada comme le propriétaire de ces biens. Il a cessé d'être un créancier, au sens propre du terme, quand il est devenu acquéreur des titres de ces propriétés.

L'hon. M. BLACK: C'est une contribution du Parlement, mais comme c'est une mise de fonds dans le réseau ferroviaire, il faut la considérer comme un capital, parce que le chemin de fer ne l'a pas acquise. N'en est-il pas ainsi?

M. MATTHEWS: Il s'agit, monsieur, d'une mise de fonds par cet actionnaire. Mais, nous le répétons, ce n'est pas un passif.

L'hon. M. BLACK: N'est-ce pas un capital? Supposons que ce soit une corporation privée. Les fonds doivent provenir de quelque part, soit de la vente de titres, soit d'une contribution par les actionnaires. Si c'est une contribution à la compagnie, c'est du capital. En langage financier, il n'existe pas d'autre terme pour le désigner, n'est-ce pas?

M. MATTHEWS: Cela ne dépend-il pas, monsieur, des circonstances de la contribution?

L'hon. M. BLACK: Je tâche de rendre clair qu'il s'agit d'un capital réel.

M. MATTHEWS: C'est réellement de l'argent, monsieur, ce sont réellement des fonds.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous dites que c'est une mise de fonds, mais qu'elle ne devrait pas figurer au bilan de la compagnie. C'est la première fois que j'entends une telle affirmation.

M. MATTHEWS: Dites-vous, sénateur Meighen, que le bilan de toutes les corporations représente toutes les mises de fonds dans ces corporations, sans tenir compte de la situation entre la compagnie et ses actionnaires et obligataires?

Le très hon. M. MEIGHEN: Peut-être pas, parce que le public n'est pas intéressé comme dans le cas actuel, et les actionnaires peuvent consentir à une réduction. Mais comment est-il possible d'éliminer du bilan ces montants, en présence de cet intérêt public et de cette nécessité pour le public d'être informé quant à l'historique réel, dans l'appréciation de la situation actuelle du réseau? Je ne pense pas que le rapport Duff ait fait cette recommandation.

M. MATTHEWS: Si nous nous reportons au rapport Duff, je pense, sénateur Meighen, que la commission Duff a exposé les engagements de capitaux du Réseau, tels qu'ils existaient alors, et qu'elle en a, d'une façon précise, recommandé une forte réduction. Reportons-nous donc au rapport de la Commission Duff...

Le très hon M. MEIGHEN: Mais pourquoi a-t-elle fait cette recommandation? Il nous faut considérer la raison qu'elle a donnée. Elle a tout d'abord exposé ceci: Au point de vue recettes, il est manifeste que le capital devrait ou pourrait être réduit. Il est certain qu'au point de vue recettes vous réduiriez le capital. Mais cela ne servira pas le public de ce pays. Le public du pays veut connaître l'historique du Réseau. Le rapport expose, en outre, que nous pourrions considérer comme perdue une grande partie de ce capital et que, pour ce motif, on pourrait le réduire. Il se peut que, dans une entreprise privée, une telle réduction soit obligatoire; mais je ne vois pas qu'elle soit possible dans une entreprise publique. Je reconnais que le capital est perdu; c'est une affirmation de fait. Mais est-ce une raison valable pour agir de la sorte à l'égard d'une compagnie dont le public devrait connaître l'historique afin de pouvoir apprécier les questions de principe?

M. MATTHEWS: Sénateur Meighen, la Commission royale a mentionné les deux situations, ainsi que vous le dites.

Le PRÉSIDENT: La Commission Duff?

M. MATTHEWS: Oui, la Commission Duff de 1931 et 1932.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si vous avez le rapport, je vous en indiquerai le passage.

M. MATTHEWS: Oui. En recommandant l'ensemble de la question à l'attention du Conseil de régie, la Commission expose ensuite:

Cette Commission est d'avis qu'il faut franchement reconnaître qu'une partie très substantielle des mises de fonds dans le Réseau des chemins de fer Nationaux du Canada doit être considérée comme perdue et qu'il faudrait fortement réduire ses engagements de capitaux.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, c'est ce que je dis.

M. MATTHEWS: Il est plutôt difficile de comprendre de quelle manière il serait possible de réduire fortement les engagements de capitaux et de continuer en même temps de les accroître par la contribution des montants déficitaires.

De fait, M. Rhodes, qui présenta son budget en 1933, a rendu la chose très explicite, monsieur, en déduisant des prêts au montant de \$53,000,000 et en pourvoyant, par voie législative, à une telle réduction. Je pense que ce montant fut voté en 1932.

Le ministre des Finances alors en exercice reconnut le fait de la réduction du passif en incluant lui-même la chose dans la loi. \$56,500,000 avaient été votés comme prêts, et M. Rhodes a prévu, dans sa loi, la réduction de ces prêts.

Le PRÉSIDENT: Ce n'étaient pas des prêts, c'étaient des contributions.

M. MATTHEWS: A l'origine, c'étaient des prêts, et ces prêts furent réduits.

L'hon. M. HARDY: Par réduction vous entendez qu'ils ont été entièrement éliminés?

M. MATTHEWS: Oui, monsieur.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est exact, et la Commission a bien recommandé que, le capital étant perdu, il fallait le radier. Mais je ne comprends pas comment nous servons le public en présentant un bilan qui n'indique pas la perte de ce capital.

L'hon. M. DANDURAND: Cela relève de la question que je poserai maintenant à M. Matthews. Quelle raison vous a portés, vous et votre firme, à recommander qu'il fallait remanier le bilan du National-Canadien?

M. MATTHEWS: Nous n'avions qu'une seule raison, monsieur, raison que nous nous sommes sentis très libres de discuter, car nous sommes, après tout, une maison de comptables-experts, et nous sommes peut-être liés par certains précédents. Mais depuis nombre d'années, dans notre organisation à Londres et à New-York, nous avons eu certains contacts avec les intérêts financiers, et naturellement nous avons toujours marqué un vif intérêt pour tout ce qui concernait les chemins de fer Nationaux du Canada ou le Dominion du Canada, surtout le Dominion, notre point de vue sur cette question ne se bornant pas au National-Canadien. A notre propre point de vue, la question est d'un intérêt vital pour ce pays. En maintes occasions, nous avons constaté de très près les méprises, même des milieux financiers, supposés bien informés, en ce qui concerne la situation de la dette du Canada.

Le bilan des chemins de fer Nationaux du Canada pénètre dans tous les centres financiers de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis. Il n'est pas simplement distribué chez la population canadienne. Ce bilan constitue dans ces pays la base même de l'appréciation de notre situation financière. Que nous acceptions ce fait ou non, c'est ce qui arrive. Dans notre organisation à Londres, nous sommes en contact avec des trusts de placement d'une valeur de £60,000,000—indépendamment tout à fait de nos opérations d'experts-comptables—et nous connaissons les vues de certaines gens, en Grande-Bretagne du moins. A cette phase, il ne serait pas hors de propos que je vous lise un article paru dans l'*Investors' Chronicle*, et signalé à l'attention de notre organisation de Toronto. L'article a été publié dans cette revue, en novembre 1935, dix-huit mois après l'enquête, au Parlement et aux comités parlementaires, sur cette question de la structure de la dette du Dominion et des chemins de fer Nationaux; on nous avait, à maintes reprises, dit que les gens quelque peu renseignés comprenaient parfaitement la situation. L'article est intitulé: "L'Avenir des obligations canadiennes."

L'hon. M. BLACK: De quelle date est-il?

M. MATTHEWS: De novembre 1935. Si la chose intéresse ce Comité, nous pourrions obtenir une copie de l'article *in extenso*. L'*Investors' Chronicle* et la *Money Market Review of London*, qui passaient alors pour avoir la plus grande vente de tous les hebdomadaires financiers en Grande-Bretagne, ont imprimé l'article suivant, sous la rubrique "L'Avenir des obligations canadiennes." L'article fut publié, messieurs, à l'automne de 1935, après l'étude de cette question par deux comités parlementaires. Voici l'article:

Un observateur pénétrant, qui a récemment visité le Dominion, a fait à ses amis le rapport suivant sur le situation ferroviaire:

"...On a estimé que l'exploitation des chemins de fer Nationaux du Canada, depuis la guerre, a altéré la structure du capital du Dominion..."

Comme vous le voyez, la structure du capital du Dominion est en cause.

...en pertes, et en placements sans profits, pour un total de plus de \$3,000,000,000. Aucun pays avec une population dépassant à peine dix millions d'âmes ne peut continuer à supporter des intérêts aussi écrasants.

Deux solutions, et deux seulement, se présentent. L'unification des deux réseaux ferrés; ou, à brève échéance, une sérieuse crise financière, qui atteindra le Dominion tout entier."

La "structure du capital du Dominion", c'est-à-dire, la combinaison du réseau du National-Canadien et des comptes publics du Canada, aurait, d'après ce journal financier très répandu en Grande-Bretagne, été atteint, depuis la guerre, à concurrence d'un montant dépassant \$3,000,000,000. En fait, depuis la guerre, ce qu'on appelle les pertes du Réseau national, avec l'accumulation des intérêts du Gouvernement sur les avances en couverture des déficits, en y ajoutant les immobilisations pour le nouveau matériel, les facilités additionnelles et les améliorations générales, s'est approximativement élevé à la moitié du chiffre précité. Il est permis de conjecturer sur la provenance des \$1,500,000,000 additionnels, mais il est significatif que \$1,500,000,000 environ des engagements publiés et figurant au bilan du Réseau national, figurent également dans la dette nette du Canada.

Je ne vous ai mentionné qu'un seul article, messieurs. Lors de nos deux comparutions devant les comités parlementaires, en 1934 et 1935, nous avons tenté de produire des commentaires de journaux et des déclarations d'hommes publics dans ce pays, au sujet de la situation...

L'hon. M. COTÉ: Avant que vous poursuiviez, monsieur Matthews, puis-je vous demander ce que vous entendez quand vous dites que les chiffres figurent également dans les comptes publics? Voulez-vous nous indiquer quels étaient les comptes publics, afin que nous puissions vous suivre?

M. MATTHEWS: Oui, monsieur, volontiers.

L'hon. M. DANDURAND: Vous n'oublierez pas où vous en étiez quand vous avez été interrompu?

M. MATTHEWS: Non, monsieur.

Le bilan du Dominion du Canada figure dans les comptes publics. Le bilan révèle l'actif et le passif; la différence entre les deux représente la dette nette du Canada et est ainsi publiée aux yeux du monde entier. En 1920, sir Henry Drayton, qui était alors le ministre des Finances, élimina de l'actif les prêts alors existants que le Dominion du Canada avaient consentis au Réseau du National-Canadien. Cette élimination fut le point de départ du double emploi, car le passif est contenu dans les comptes du Dominion; le même passif figure dans les comptes du Réseau National.

L'hon. M. COTÉ: C'est exactement le point qui m'intéresse. Le passif du Dominion contient-il, du côté passif, tous les engagements du chemin de fer?

M. MATTHEWS: Non. Mais dans l'analyse de la dette nette, les prêts aux chemins de fer figurent comme partie constitutive de la dette nette.

L'hon. M. HUGGESSEN: Ils figurent aussi sur le propre bilan des chemins de fer Nationaux du Canada?

M. MATTHEWS: Oui.

L'hon. M. HUGGESSEN: Il y a donc double emploi?

M. MATTHEWS: Oui. Lorsqu'une compagnie-mère emprunte \$1,000,000, émet ses valeurs et prête ce \$1,000,000 à une filiale, le double emploi du même \$1,000,000 constitue une simple opération commerciale, a-t-on dit; c'est parfaitement exact. Mais dans ce cas, il y a la différence que les engagements ont été radiés de l'actif de la compagnie-mère.

Le très hon. M. MEIGHEN: Parce qu'ils étaient sans valeur.

M. MATTHEWS: Là n'est pas la question, monsieur. Le point dont il s'agit est que le double emploi commença lorsque fut réduit l'actif de ce pays avant la détermination de la dette nette, et la dette nette publiée aux yeux du monde entier comprend les engagements du Réseau du National-Canadien, lesquels, jusqu'en 1920, étaient considérés comme actif. La difficulté date de cette année-là.

L'hon. M. BLACK: Je ne crois pas que l'expression double emploi soit le terme juste. Elle induit en erreur, parce qu'en définitive toute compagnie-mère qui aurait une ou plusieurs filiales serait dans exactement la même situation que celle qui existe entre le Gouvernement et les chemins de fer Nationaux du Canada.

L'hon. M. DANDURAND: Mais nous examinons en ce moment l'effet produit par la double inscription.

L'hon. M. BLACK: Mais le public du Canada a le même montant d'argent placé dans ses chemins de fer, que vous éliminez ou non l'entrée d'un seul compte ou des deux comptes. Quoi qu'il en soit, le Réseau ferré coûte encore autant.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ne surmonteriez-vous pas votre difficulté, monsieur Matthews, de peut-être induire en erreur certaines gens quant au total de la dette, en publiant aussi un bilan consolidé?

M. MATTHEWS: Alors, ce double emploi serait immédiatement manifeste.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais vous n'induiriez pas en erreur en publiant séparément les deux bilans, puis en les consolidant.

M. MATTHEWS: Malheureusement, sénateur Meighen, les comptes des chemins de fer Nationaux du Canada—permettez-moi de le réitérer—sont les comptes distribués dans les centres financiers de ce pays, des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne; et c'est du moins notre expérience que la situation n'est pas comprise. Nous avons maintes fois entendu dire que toute personne sensée devrait connaître la situation réelle, mais il n'en est pas toujours ainsi.

L'hon. M. LYNCH-STAUNTON: Pourquoi n'expliquez-vous pas tout ceci dans les comptes qui sont distribués? Vous dites que les comptes pénètrent dans le monde de la finance. Ces gens de la finance sont des experts, et si les comptes contenaient une simple explication, les financiers ne seraient certainement pas induits en erreur, n'est-ce pas?

M. MATTHEWS: Voulez-vous dire que les comptes des chemins de fer Nationaux devraient être dressés de manière à indiquer cette accumulation comme valeurs passives, indépendamment des termes de la loi, et ainsi de suite, puis à expliquer, en bas de page, que cette accumulation est incluse dans la dette nationale?

L'hon. M. LYNCH-STAUNTON: Non. Dressez les comptes de manière que les milieux financiers n'arrivent pas à cette conclusion: que nous avons deux dettes, quand il n'y en a qu'une seule. L'état doit être très mal préparé, s'il induit en erreur les financiers.

M. MATTHEWS: En ce moment, je parle surtout de la Grande-Bretagne.

L'hon. M. LYNCH-STAUNTON: Mais en Grande-Bretagne les financiers sont assez perspicaces, et la situation doit être assez bien déguisée s'ils ne la comprennent pas.

M. MATTHEWS: Non, il n'y a aucun déguisement dans les comptes des chemins de fer Nationaux du Canada. C'est sans réserve que j'en fais l'affirmation devant le Comité.

L'hon. M. LYNCH-STAUNTON: Pourquoi alors l'état trompe-t-il les gens, s'il est exact?

M. MATTHEWS: Il ne trompe pas les gens dans sa forme actuelle; il les induit en erreur.

L'hon. M. LYNCH-STAUNTON: Induire en erreur, c'est tromper.

M. MATTHEWS: Ma foi, les valeurs passives des chemins de fer Nationaux sont aujourd'hui représentées en stricte conformité de la loi adoptée par le Parlement.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai l'absolue certitude que c'est exact. Mais, me semble-t-il, tout ce que vous cherchez à réaliser par une méthode qui paraît certainement donner, de la part du pays, une fausse conception de l'historique

des chemins de fer Nationaux, pourrait l'être par la simple pratique que suivent les grandes compagnies; publiez simplement un bilan consolidé du Canada et de ses filiales.

M. MATTHEWS: Sénateur Meighen, s'il fallait publier un bilan consolidé du Dominion du Canada, il faudrait faire précisément ce qui est recommandé ici; il faudrait opérer ces éliminations.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est exact, mais alors votre bilan du Canada est exact, et le bilan des chemins de fer Nationaux est exact. Le bilan consolidé révélerait la situation conjointe, et rien ne serait erroné à l'égard de l'un et de l'autre bilan.

M. MATTHEWS: Sénateur Meighen, tant que les comptes financiers des chemins de fer Nationaux du Canada seront publiés, et qu'ils serviront, remarquez bien, de point de départ financier, sous la garantie définitive, bien entendu, du Dominion, il vous sera impossible d'éviter ces difficultés qui se sont présentées dans le passé.

Maintenant, sénateur, si vous présentiez un bilan consolidé, semblable à celui, disons, de la *United States Steel Corporation*, le problème se résoudrait automatiquement. Mais je souligne ce fait, que ces comptes des chemins de fer Nationaux du Canada, avec ces valeurs passives et ces accumulations de déficits qui font déjà double emploi dans les comptes du Dominion du Canada, donnent aux capitalistes étrangers une impression qui n'est pas conforme aux faits. Le seul autre moyen est un bilan consolidé pour le Dominion du Canada dans son intégralité. Et si vous maintenez, dans leur forme actuelle, la publication des comptes du Réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, alors la seule recommandation est de les dresser de telle sorte que, en conjonction avec les comptes du Dominion du Canada, ils représentent la véritable situation des obligations financières du Canada, y compris celles qui relèvent de son entreprise ferroviaire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je suis entièrement d'accord sur ce point. D'après votre nouveau projet, si vous consolidez ces comptes avec les comptes du Dominion, vous aurez un tableau réel de la situation.

M. MATTHEWS: Oui, monsieur, en ce qui concerne la situation du Dominion.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais il n'est pas nécessaire que vous remaniez la structure du National-Canadien, relativement aux avances de fonds. Vous pouvez tout aussi bien obtenir un tableau réel en consolidant les comptes dans leur état actuel. De cette façon, vous obtenez un tableau réel des deux comptes, séparément et conjointement.

M. MATTHEWS: Sénateur Meighen, au cours des trois derniers mois, le Canada a financé, par l'entremise de syndicaux new-yorkais. Le ministre des Finances a, ce me semble, mentionné le fait au Comité de la Chambre des communes, et votre Comité me permettra peut-être de m'étendre quelque peu sur ce sujet. Suivant les conditions de garantie aux Etats-Unis à l'heure actuelle, tout financement pour le compte des chemins de fer Nationaux du Canada sous la garantie du Dominion, ou tout financement pour le compte du Dominion du Canada, comporte l'emploi des comptes publiés des chemins de fer Nationaux du Canada. Avant la fin de l'année, des représentants de Morgan, Stanley & Cie ont passé plusieurs semaines à Ottawa. Nous avons tenu une conférence avec ces représentants et avec des fonctionnaires du ministère des Finances et du ministère des Transports, et nous avons débattu avec cette firme la question de savoir si oui ou non le bilan et les comptes financiers des chemins de fer Nationaux, dans leur état actuel, présentaient une difficulté réelle, aux yeux des syndicats de garantie. J'ai même posé quelques questions aux représentants de la firme. Je leur ai demandé, par exemple, s'ils comprenaient eux-mêmes, nettement, ce double emploi. Ils m'ont positivement répondu qu'il leur a fallu quelque temps pour saisir la situation réelle du Dominion à cette phase particulière. J'ai aussi demandé

à M. Jones, de Morgan, Stanley & Cie, à titre de syndicat de garantie appelé à s'occuper du futur financement des obligations du Canada, si, à son jugement, la perpétuation de ces comptes des chemins de fer Nationaux était de nature à préjudicier aux intérêts du Canada dans son financement. Il a répondu: "Oui." J'ai demandé à M. Jones si, d'après lui, le Parlement du Canada serait bien avisé de remanier la situation, de manière que les futurs commanditaires n'auraient qu'à réunir ces deux séries de comptes, comme la chose se pratiquerait dans toute entreprise corporative ordinaire qui aurait des filiales. Sa réponse a été: "Je l'espère, étant donné les vastes intérêts de ce pays."

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourquoi ne pas le réaliser selon la pratique actuelle?

M. MATTHEWS: Ma foi, monsieur, le seul moyen de le réaliser est d'éliminer du bilan des chemins de fer Nationaux ces valeurs passives qui font double emploi dans la dette nette du Canada.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous avez dit vous-même qu'il serait possible d'obtenir un tableau exact par la consolidation.

L'hon. M. DANDURAND: Je désirerais poser cette question. Le Parlement a fourni ces montants qui ont été perdus. Dans le nouveau système, figureront-ils quelque part?

M. MATTHEWS: Il y a deux prévisions à cet égard, monsieur. La première...

Le très hon. M. MEIGHEN: Ils figurent en appendices.

M. MATTHEWS: En outre, monsieur, l'article 23 prévoit que le Trust des titres doit présenter au Parlement un état annuel. Le bilan de ce Trust des titres sera la perpétuation des créances qui sont aujourd'hui transférés du bilan du National-Canadien. Ce n'est que l'une des prévisions. De plus, messieurs, ce plan prévoit, à l'article 24 du Bill, que pour la première fois ce pays aura réellement dans ses comptes publics un état complet du coût des chemins de fer du Canada.

L'hon. M. DANDURAND: Enfin.

M. MATTHEWS: Oui, monsieur.

Le très hon. M. MEIGHEN: En appendice aux comptes publics.

M. MATTHEWS: Oui, comme partie des comptes publics. Ces comptes publics sont, en définitive, le dossier du Parlement. Il existe une forte méprise du fait qu'on a déclaré que les valeurs passives du Réseau des chemins de fer Nationaux du Canada représentent le coût pour le peuple canadien, et que si ces sommes étaient éliminées, la population du Canada en perdrait la trace. Aucune déclaration ne pourrait autant induire en erreur. De fait, il est impossible, aux termes de la loi, de reporter ces sommes comme valeurs passives. A l'heure actuelle, la somme de \$400,000,000, à l'exclusion des intérêts, avancée par le Parlement du Canada depuis la Confédération, ne figure pas aux dossiers des valeurs passives du Réseau national. Elle ne pourrait pas y figurer. Une firme de vérificateurs qui la représenterait comme valeurs passives, le ferait sans justification.

Le très hon. M. MEIGHEN: A cause de la loi?

M. MATTHEWS: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: D'accord sur ce point.

M. MATTHEWS: Encore le mois dernier, des éditoriaux de journaux ont continué à affirmer que ce bilan est un relevé de coûts accumulés. Rien de tel. Le bilan d'une corporation n'est pas le relevé de toutes les mises de fonds dans l'institution, si, à un moment quelconque de son histoire, les actionnaires ou les créanciers ou les obligataires ont jugé opportun, dans l'intérêt de l'institution, d'opérer un ajustement.

L'hon. M. HARDY: Cela se pratique presque tous les jours dans la réorganisation des grandes compagnies, n'est-ce pas?

M. MATTHEWS: Sénateur, le relevé des opérations commerciales au cours des sept dernières années—et je suis sûr que le sénateur Meighen en conviendra—offre maints exemples de ce genre. Une multitude d'établissements ont dû, en vue de leur propre préservation, effectuer une recapitulation.

L'hon. M. LYNCH-STANTON: Entendez-vous, des établissements financièrement sains?

M. MATTHEWS: Oui, monsieur, nombre d'entre eux, en vérité.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est exact. Mais leur but n'est pas celui que nous visons. Il n'est pas nécessaire que nous agissions de la sorte pour maintenir la solvabilité de l'institution. Par la suite, notre instituton ne serait, en aucune façon, plus solvable qu'auparavant; la situation serait exactement la même. Si ce projet de loi est adopté, nous trouverons par la suite, dans un appendice aux comptes publics, certaines avances qui ne peuvent aujourd'hui figurer dans les comptes publics. Je prétends que cet appendice ne serait pas nécessaire, et que cet article 23 ne le serait pas non plus, si les deux bilans étaient consolidés et publiés séparément. D'après ce nouveau plan, les chemins de fer Nationaux présenteraient un bien meilleur état. Mais le rédacteur de journal qui examine cet état ne se préoccupera pas d'examiner l'appendice aux comptes publics. Il se contentera simplement de prendre ce bilan et de dire: "La situation est plutôt favorable ici. La dette ne s'élève qu'à telle ou telle somme." Puis il rédigera un compte rendu favorable au chemin de fer, en faisant remarquer à quel point les choses s'améliorent. On réclamera ensuite un abaissement des taux, parce que ce bilan induit en erreur—ou plutôt, parce qu'on aura omis d'indiquer les faits qui sont essentiels pour renseigner le public.

M. MATTHEWS: Sénateur Meighen, vous insistez fortement sur le relevé historique des sommes que ce chemin de fer a coûté au pays. Nous insistons tout autant. A titre de Canadien, comment pourrais-je faire autrement? Nous n'oublions pas la gravité de la situation, mais nous ne croyons pas que ce serait améliorer la situation que de publier au regard du monde entier un état concernant cette propriété et qui révèle aujourd'hui une accumulation de déficits, et d'intérêts sur les déficits, atteignant \$904,000,000, somme qui figure déjà dans la dette nette du Canada. Nous ne croyons pas que ce serait améliorer la situation que d'inclure dans les engagements du chemin de fer un milliard et demi de dollars déjà inscrits dans la dette nette du Canada. Et ce serait une étrange situation si le public de ce pays et les parlements futurs ne pouvaient être régulièrement renseignés—dans la mesure nécessaire pour les empêcher de faire des dépenses extravagantes—par les comptes publics.

L'hon. M. COTÉ: Mais, monsieur Matthews, votre argument se résume pratiquement à ceci, que cette filiale du Gouvernement ne devrait pas être autorisée à indiquer dans ses comptes une dette envers le Gouvernement, que cette dette soit pour prêts ou pour intérêts sur prêts. Pendant que vous argumentiez dans ce sens, l'idée m'est venue de la façon dont nous traitons les ports du Canada. Nous leur avons prêté de l'argent. Allons-nous éliminer les sommes qu'ils doivent au Dominion, afin d'empêcher le double emploi d'un montant qui figure dans les comptes du Gouvernement comme ayant été emprunté pour les fins de ce prêt?

M. MATTHEWS: Le bilan du National-Canadien, sénateur, diffère quelque peu des bilans des ports. En premier lieu, le bilan du National-Canadien est le point de départ financier, et il est utilisé conformément aux nouvelles conditions de garantie des Etats-Unis, ainsi que je l'ai déjà fait remarquer. Et même dans le financement au profit du Dominion, ces comptes publiés des chemins de fer Nationaux doivent être produits aux Etats-Unis.

L'hon. M. DANDURAND: Ils doivent aussi être fournis à Washington.

M. MATTHEWS: Oui, monsieur.

L'hon. M. HUGESSEN: Monsieur le Président, m'est-il permis d'appuyer les dires de M. Matthews? Il y a environ trois mois, je me trouvais avocat canadien pour ces syndicats de garantie, et j'ai eu quelque chose à faire—bien peu—dans la préparation de la déclaration d'enregistrement que devait déposer à Washington toute corporation étrangère ou tout gouvernement étranger désirant se commander aux Etats-Unis. Non seulement la déclaration d'enregistrement doit être déposée à Washington, mais des copies doivent en être fournies à tout acheteur éventuel d'obligations aux Etats-Unis, avant de prendre sa commande. Je tiens en main une copie de cette déclaration d'enregistrement. Dans cette déclaration, on a jugé nécessaire de très bien expliquer aux acheteurs éventuels qu'ils ne doivent pas faire double emploi de la dette totale du Dominion du Canada et de la dette totale des chemins de fer Nationaux du Canada telle qu'elle figure à leurs bilans. Après avoir indiqué la dette des chemins de fer Nationaux du Canada envers l'Etat, séparément de la dette des chemins de fer Nationaux du Canada envers le public, cette déclaration d'enregistrement énonce:

Dans aucune circonstance les prêts indiqués ci-dessus et les intérêts courus sur ces prêts ne doivent être inclus dans aucun chiffre pour la dette brute du Dominion plus la dette des chemins de fer Nationaux du Canada, car ce serait majorer la dette totale du Dominion et des chemins de fer envers le public, de la somme des prêts ci-dessus et des intérêts courus sur ces sommes, c'est-à-dire, de \$1,250,000,000.

C'est une indication claire que les syndicataires de ces garanties savaient qu'ils étaient tenus d'expliquer cette situation aux acheteurs éventuels des obligations aux Etats-Unis. C'est aussi une claire indication du danger qui existe aujourd'hui à cause de ce double emploi de dette, lorsque le Dominion entreprend de financer dans d'autres pays.

L'hon. M. DANDURAND: Est-ce votre idée, monsieur Matthews?

M. MATTHEWS: Oui, monsieur.

L'hon. M. LYNCH-STANTON: Une corporation qui a des filiales distribuée-t-elle au public plus d'un bilan consolidé?

Le très hon. M. MEIGHEN: Très souvent. Elle y est obligée, s'il existe des actionnaires dans le public.

L'hon. M. LYNCH-STANTON: La *United States Steel* n'en distribue pas.

M. MATTHEWS: C'est très exact. C'est l'exemple le plus parfait possible que nous puissions donner à ce Comité pour reconnaître la nécessité d'éviter le double emploi. C'est une consolidation aussi parfaite que possible, allant même jusqu'à trier les ventes faites par une filiale à une autre, portées dans l'inventaire de la compagnie réceptrice—elle va même jusqu'à éliminer les profits sur les ventes.

L'hon. M. LYNCH-STANTON: Elle représente la situation réelle de la compagnie.

M. MATTHEWS: Une représentation consolidée de la compagnie dans son ensemble.

L'hon. M. LYNCH-STANTON: L'ensemble de la situation est représenté sans double emploi?

M. MATTHEWS: Oui, monsieur.

L'hon. M. LYNCH-STANTON: Est-ce votre projet?

M. MATTHEWS: Ce n'est pas notre projet, monsieur; mais si le bill, tel que nous le comprenons, devenait loi, les deux systèmes de comptes, une fois réunis, produiraient un état ou un tableau identique à celui qui est produit dans le cas de la *United States Steel*.

L'hon. M. LYNCH-STAUNTON: Est-il projeté de les réunir?

M. MATTHEWS: Non, monsieur.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est exactement ce que fait la *United States Steel*, et exactement ce qui n'est pas projeté ici. Supposons que la *United States Steel* ait une compagnie séparée, avec actionnaires dans le public. Pourrait-elle prendre cette compagnie, amortir une quantité de ses valeurs passives et réajuster son actif afin d'éviter un état consolidé de la *United States Steel Corporation* et de ses filiales? Non. Elle publie l'état consolidé. Je dis donc que nous pouvons tenir les comptes du Gouvernement et du chemin de fer dans leur état réel, de manière à révéler les faits, et publier un état consolidé, atteignant ainsi le but visé en changeant les comptes de la filiale.

M. MATTHEWS: Publieriez-vous encore les comptes des chemins de fer Nationaux?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. MATTHEWS: Alors l'effet de la consolidation serait en grande partie annulé, n'est-ce pas, sénateur?

Le très hon. M. MEIGHEN: Non. Il est vrai que le Dominion a les valeurs passives des chemins de fer Nationaux, une filiale. Eh bien, un bilan consolidé indiquerait la situation nette et du Gouvernement et du chemin de fer.

L'hon. M. LYNCH-STAUNTON: Pourquoi voulez-vous établir pour le Canada ce qu'une corporation, dans la même situation que ce pays, ne ferait pas?

M. MATTHEWS: Telle n'est pas la proposition, monsieur. Il est projeté d'accomplir ce que, dans des circonstances semblables, une Corporation serait obligée d'accomplir.

L'hon. M. LYNCH-STAUNTON: Vous dites "une corporation". Mais que font généralement les corporations?

M. MATTHEWS: Me sera-t-il permis, monsieur, d'apporter la réponse suivante? Il n'existe, à notre connaissance, aucune loi prescrivant que les livres de la compagnie-mère et de la compagnie filiale concordent quant au montant du passif, d'une part, et quant à la valeur de l'actif, d'autre part.

L'hon. M. LYNCH-STAUNTON: Cela veut-il dire qu'elle ne dit pas la vérité?

M. MATTHEWS: Non, monsieur.

L'hon. M. LYNCH-STAUNTON: Que cela signifie-t-il?

M. MATTHEWS: Il n'est pas rare qu'une compagnie-mère prête \$10,000, disons, à une filiale, et la compagnie-mère peut éventuellement décider que le prêt est sans valeur. Il ne s'ensuit pas toujours que la compagnie filiale réduira en même temps la valeur passive. Aucune loi ne le prescrit. Mais nous disons, monsieur, que si cette compagnie affiliée fait partie d'un groupe corporatif et publie ses comptes en vue d'un financement, vous constaterez que les comptes de cette filiale sont ajustés conformément à ceux de la compagnie-mère, afin d'éviter précisément la situation que les syndicats de garantie ont constatée à l'égard de la dernière émission des obligations du Dominion du Canada.

L'hon. M. LYNCH-STAUNTON: Si la compagnie-mère considérait que le prêt de \$10,000 à la filiale était devenu sans valeur, comment l'item serait-il traité dans les livres des deux compagnies?

M. MATTHEWS: En premier lieu, lorsque la compagnie-mère prêtera ces \$10,000, elle les inscrira comme actif. Nous supposons qu'elle a été obligée d'emprunter le montant à la banque. La compagnie-mère l'a aussi inscrit comme obligation envers la banque. Concurrément, la compagnie affiliée portera le montant à sa banque et l'inscrira comme actif, et créditera comme passif les comptes de la compagnie-mère. Ce serait la première opération.

L'hon. M. LYNCH-STAUNTON: Ce montant figurerait comme une dette envers la compagnie-mère?

M. MATTHEWS: Oui.

L'hon. M. LYNCH-STANTON: Et la compagnie-mère figurerait comme créancière?

M. MATTHEWS: Oui, monsieur, à ce moment-là. Poursuivons quelque peu l'opération. A un certain moment, la compagnie-mère décide que ce placement...

L'hon. M. DANDURAND: Ou prêt.

M. MATTHEWS: ...n'a plus de valeur désormais. Elle radie ce prêt—précisément ce qu'a fait le Dominion du Canada—et l'inscrit dans sa dette nette. Puis la compagnie affiliée—et entendons-nous bien, il ne s'agit que de compagnies affiliées qui publient leurs comptes en vue d'un financement—cette compagnie affiliée serait, dans les circonstances, requise par les administrateurs et par les actionnaires de la compagnie-mère d'ajuster ses comptes.

L'hon. M. LYNCH-STANTON: Qu'entendez-vous par "ajuster"? Voulez-vous dire éliminer cette somme?

M. MATTHEWS: Oui, dirais-je.

Le très hon. M. MEIGHEN: Éliminer la dette de la filiale?

M. MATTHEWS: Oui, monsieur; si la compagnie-mère avait radié le montant et que les comptes de la compagnie affiliée servissent en vue d'un financement—je le dis sans ambages. Nombre de compagnies sont de propriété privée, et aucune loi ne les oblige à agir de la sorte. Mais par prudence commerciale, durant combien de temps un conseil d'administration permettrait-il à une filiale d'accumuler des valeurs passives en couverture de prêts déjà portés au compte de la compagnie-mère?

Le très hon. M. MEIGHEN: Bien entendu, si la compagnie-mère est propriétaire de la filiale, elle peut enjoindre à la filiale d'agir comme vous dites.

M. MATTHEWS: C'est mon point.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais si le public est en cause, la dette ne peut être radiée des livres de la filiale, à moins d'être annulée par le trust des titres. Et dans le cas qui nous occupe, le public est en cause. La politique publique sera influencée si le chemin de fer élimine ces montants de ses comptes, car le public croira que le chemin de fer est en meilleure situation qu'il ne l'est en réalité.

M. MATTHEWS: Sénateur Meighen, le Parlement du Canada a, dans des années précédentes, voté ces montants comme prêts, conformément à la loi. Jusqu'à l'époque de l'acquisition du Grand-Tronc, du *Canadian Northern* et du *Grand Trunk Pacific*, ce pays était, de fait, un créancier. Mais lorsqu'il a acquis les valeurs de ces compagnies, il est devenu propriétaire des biens.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. MATTHEWS: Depuis lors, le Gouvernement a continué à se considérer comme créancier. La présente mesure demande l'autorisation du Parlement pour reconnaître le fait que le Canada possède les chemins de fer Nationaux, que le Dominion est propriétaire des biens. Le bilan préservera la mise de fonds du Dominion du Canada, en tant que cette mise de fonds a été représentée par des valeurs actives. La mesure va plus loin. Elle énonce que, pour que le peuple du Canada puisse être véritablement informé à perpétuité, et pour que les futurs parlements puissent être restreints, en cas de tendance à des entreprises imprudentes, il y aura un dossier permanent et complet—ce qui n'a jamais existé auparavant.

Le très hon. M. MEIGHEN: Dans l'appendice?

M. MATTHEWS: Dans les comptes publics du Canada, monsieur.

L'hon. M. DANDURAND: Si je comprends bien, le fait est généralement reconnu et entendu que ces prêts ne seront pas recouverts?

M. MATTHEWS: Oui, monsieur. Ils représenteraient le total des montants que le Canada a placés dans ses chemins de fer, depuis le début.

L'hon. M. COTÉ: Mais, monsieur Matthews, ils sont plus que des prêts. Ce sont également des mises de fonds.

M. MATTHEWS: Tout, monsieur.

L'hon. M. COTÉ: J'ai mentionné les ports. Nous en avons un certain nombre; ce sont des filiales du Canada, et ils sont constitués en corporation. Des Commissions ont été établies. Certaines de ces Commissions ont le droit d'émettre leurs propres obligations, et quelques-unes ont emprunté de l'argent au Canada, et quelques-unes ont fait les deux. Elles publient leurs bilans financiers à la fin de l'année, et cette année tous les bilans sont contenus dans un même volume. Prenons le port de Halifax, par exemple. Il a emprunté des fonds au moyen d'obligations émises dans le public, pour un montant de \$2,500,000. Ce montant figure au passif. Il a aussi emprunté de l'argent au Gouvernement du Canada, prêts et avances, portant intérêt. Le total, de ce chef, s'élève à \$24,000,000. Puis le port de Saint-Jean a emprunté \$3,000,000 sur obligations, et \$18,000,000 au Gouvernement du Canada. Je ne prendrai pas le temps d'examiner la situation des autres ports. Les engagements de tous les ports envers le Canada se totalisent approximativement à \$100,000,000, ce qui est un montant plutôt respectable. En outre, il y a les engagements directs envers le public. Or, d'après votre argument, ces bilans sont erronés; ils ne devraient en aucune façon être ainsi dressés, car le Gouvernement du Canada est le propriétaire de ces biens, et dans ces états il ne faudrait nulle part indiquer que ces Commissions, ces filiales, doivent de l'argent au Canada. C'est votre argument à l'égard du National-Canadien, non seulement pour ce qui est des intérêts sur des avances déjà faites, qu'elles aient été destinées à combler les déficits ou à la construction, mais aussi à l'égard des avances représentant des mises de fonds aux fins de construction.

M. MATTHEWS: Oh, non.

L'hon. M. COTÉ: Pourquoi dites-vous "non"?

L'hon. M. HOWE: M'est-il permis de répondre? L'actif des ports est porté comme valeurs actives du Dominion, et il ne figure pas dans la dette nette du Canada. Il diffère tout à fait des valeurs actives que nous discutons ici, et qui ont été inscrites dans la dette nette du Dominion.

L'hon. M. LÉGER: Pourquoi ne pas traiter les dettes des chemins de fer de la même manière que les dettes des ports?

L'hon. M. HOWE: Parce que le Gouvernement du Dominion les traite comme valeurs inactives.

L'hon. M. HARDY: La situation est entièrement différente.

Le très hon. M. MEIGHEN: La comptabilité ne fait pas double emploi, voilà tout.

L'hon. M. COTÉ: J'aurais dû préciser, dans mon exposé, que vous ne reporterez pas, du moins pour 1936, une dette du chemin de fer envers le Canada. Vous le faites, \$77,000,000. Sur le bilan révisé, comme il le sera si ce bill est adopté, je constate une dette de \$1,184,000,000 envers le public. Puis il y a des prêts du Dominion du Canada, des prêts temporaires, \$35,000,000. Ce montant est reporté à l'année suivante, avec un autre item de \$42,000,000, pour former \$77,000,000.

L'hon. M. HOWE: Remboursés depuis.

L'hon. M. COTÉ: Remboursés de quelle façon?

L'hon. M. HOWE: Par l'émission d'obligations des chemins de fer Nationaux, et dont le produit est allé au Dominion du Canada.

L'hon. M. COTÉ: Parce que vous avez permis aux chemins de fer Nationaux du Canada d'emprunter des fonds sur leurs propres obligations afin d'acquitter leur dette envers le Canada. Et l'an prochain il y aura une dette envers le public?

L'hon. M. HOWE: Oui.

L'hon. M. COTÉ: Pourquoi ne faites-vous pas la même chose à l'égard des \$270,000,000 de mise de fonds dans les chemins de fer aux fins de construction?

L'hon. M. HOWE: Nous pourrions le faire. Un moyen serait de retirer les obligations du Dominion du Canada et d'émettre à leur place des obligations des chemins de fer Nationaux du Canada. En 1920, le ministre des Finances du Canada a commencé l'opération; il a d'abord transféré la dette du chemin de fer à la dette nette du Canada. Elle peut être éliminée de l'une ou l'autre manière. Nous pouvons inscrire la dette au compte du chemin de fer, au lieu de l'inscrire au compte du Gouvernement, mais elle ne doit pas figurer dans les deux comptes.

L'hon. M. COTÉ: Comme nous inaugurons un nouveau système, pourquoi agir de la sorte à l'égard de cette dette.

L'hon. M. HOWE: Parce que nous avons déjà, dans le bilan du chemin de fer, un item de plus de \$900,000,00 en prêts. C'est-à-dire que, d'après le bilan, le passif du chemin de fer dépasse aujourd'hui de \$900,000,000 l'actif du chemin de fer.

L'hon. M. COTÉ: Je ne conteste pas le principe d'éliminer les intérêts sur les déficits comblés au moyen d'avances, ni les déficits mêmes. Mais je ne suis pas d'avis que ce soit une saine comptabilité que d'éliminer, pour le motif de réorganisation, les fonds effectivement avancés par le Canada pour l'acquisition de la propriété, ou pour mises de fonds, en vue d'améliorer cette propriété. Mais c'est exactement ce que réalisera ce bilan révisé.

L'hon. M. HOWE: Nous n'avons pas radié cinq sous qui aient contribué à améliorer cette propriété.

L'hon. M. LYNCH-STANTON: Que gagnons-nous en agissant de la sorte?

Le PRÉSIDENT: Messieurs, s'il s'agissait de votre propriété même—nous en sommes, bien entendu, tous actionnaires—mais s'il s'agissait de votre propriété même, qu'en feriez-vous?

Le très hon. M. MEIGHEN: Dans ce cas, ce plan serait parfait. Voici mon point: En ce qui concerne nos chemins de fer Nationaux, nous devrions tenir les choses dans un état tel que le public sera renseigné avec intelligence dans la détermination de la politique de ce réseau.

L'hon. M. DANDURAND: Cela ne concerne aucunement l'aspect financier, non plus que le financement du chemin de fer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela concerne beaucoup la détermination de la politique. Je crains que, lors de la publication du nouveau bilan—et c'est ce qu'ils examineront—les rédacteurs de journaux et la masse du public diront que le temps est arrivé de se lancer dans une nouvelle aventure.

L'hon. M. DANDURAND: Mon très honorable ami dit que la masse du public examinera le bilan. J'aimerais voir la masse du public se précipiter pour examiner ces comptes.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je reconnais qu'un nombre relativement faible de gens se préoccupent du bilan des chemins de fer Nationaux ou de la dette du Canada, mais en tout cas le nombre de gens qui examineraient le bilan serait bien plus grand que celui des personnes qui étudieraient cet appendice. Nous n'en devrions pas moins, dans la mesure de notre possible, renseigner ce faible nombre de gens à l'égard des faits.

L'hon. M. DANDURAND: Ne croyez-vous pas que, sous le régime des articles 23 et 24, un tableau complet sera donné, et d'une manière qui atteindrait la masse du public aussi bien que le Parlement? Avec ces chiffres devant le Parlement, et soumis à critique par un ou plusieurs groupes de l'opposition, le public n'aurait-il pas une source vraie de renseignements? Ces chiffres feraient l'objet de discussion. Mon très honorable ami semble contester l'importance

de l'appendice, mais il me semble que la présente Chambre des communes et les suivantes contesteront, si ces chiffres leur sont fournis aux termes des articles 23 et 24, toute dépense extravagante de nature à accroître les engagements du chemin de fer.

L'hon. M. O'CONNOR: Monsieur Matthews, a-t-on établi un pourcentage du montant qui vous permette d'arriver à vos conclusions dans une augmentation de l'actif matériel des chemins de fer Nationaux du Canada?

M. MATTHEWS: La dépréciation?

L'hon. M. O'CONNOR: Oui.

M. MATTHEWS: Non.

L'hon. M. O'CONNOR: Si c'était la méthode employée pour arriver à une conclusion, ce serait peut-être l'équivalent de l'argent fourni chaque année par le Gouvernement, et tout le problème se réglerait automatiquement.

M. MATTHEWS: Pour ce qui est de la dépréciation, monsieur, \$373,000,000 des déficits comprennent des retraits de biens. Ces retraits n'ont pas été établis d'après la dépréciation usuelle adoptée par les chemins de fer britanniques et américains à l'égard du matériel. Mais cela n'inclut pas les biens qui ont été retirés et imputés à ce déficit. Si vous étiez appelé à étudier la situation matérielle aujourd'hui, vous n'auriez pas, bien entendu, la valeur active que les livres indiquent; il n'en reste pas moins que les chemins de fer Nationaux et les autres chemins de fer ont opéré sur une base de retrait.

Le PRÉSIDENT: Vous entendez le retrait du matériel roulant et ainsi de suite.

M. MATTHEWS: Oui, monsieur.

M. LYNCH-STANTON: De sorte que cette proposition n'aidera pas les chemins de fer?

M. MATTHEWS: Qu'accomplirait-elle? Elle diminuerait encore la valeur de la propriété, tandis que, d'après cette proposition, la propriété a été diminuée dans la seule mesure de l'arbitrage du Grand-Tronc et dans cette proportion du capital-actions du *Canadian Northern* déclarée être sans valeur, de même que \$15,000,000 des anciennes obligations du Grand-Tronc; aucune dépréciation.

L'hon. M. GORDON: Je suppose que si elle était abaissée à sa valeur actuelle, elle n'aurait guère de valeur?

M. MATTHEWS: Cela dépend de ce que vous entendez par valeur. Entendez-vous la valeur reproductive, la valeur du coût, la valeur productive?

L'hon. M. GORDON: A combien évalueriez-vous une propriété qui perd \$50,000,000 par année?

M. MATTHEWS: Il s'agit alors de la valeur productive.

L'hon. M. LYNCH-STANTON: Administrez-vous un chemin de fer selon certaines règles?

M. MATTHEWS: Oui, monsieur.

L'hon. M. LYNCH-STANTON: De toute nécessité.

M. MATTHEWS: Je crois que le sénateur a indiqué le nœud du problème. C'est-à-dire, la valeur d'un établissement pour fins commerciales. Mais il s'agit d'une propriété nationale; elle a été liée au développement du pays, et elle ne peut être uniquement considérée au même sens que nous pourrions acheter et vendre une fabrique de saucisses, d'après sa productivité.

Le PRÉSIDENT: Après mûre considération, nous avons acheté cette propriété, et elle est nôtre.

L'hon. M. BLACK: Et nous ne pourrions pas la vendre, si nous le voulions.

Le PRÉSIDENT: Non. Mais qu'allons-nous en faire? Malgré ce qui a pu arriver dans le passé à son sujet, quelle est la meilleure manière d'administrer cette propriété dans l'intérêt du Dominion du Canada?

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce n'est aucunement une question d'administration. Il s'agit de savoir quel est, au point de vue public, le meilleur moyen de présenter les comptes.

L'hon. M. DANDURAND: Monsieur Matthews, qui est au cœur même de la difficulté et qui a le doigt sur le pouls du monde financier, nous dit que la situation actuelle présente un tableau lamentable de la situation financière du Dominion du Canada.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est exact.

L'hon. M. DANDURAND: Il recommande un *modus operandi*, lequel nous permettra de présenter un tableau exact à ceux qui font des placements en obligations du Dominion ainsi que des chemins de fer Nationaux du Canada, mais endossées par nous. Je ne vois pas que cette revision projetée de capital puisse être préjudiciable à qui que ce soit. La seule crainte qui se soit dégagée de notre discussion depuis un ou deux jours, est celle qu'a exprimée le sénateur Meighen, que si nous abandonnions les non valeurs, ce que nous reconnaissons tous être des non valeurs —et le sénateur l'a reconnu lui-même hier sur le parquet du Sénat— nous encouragerions le peuple canadien à demander de plus fortes dépenses, et les employés à réclamer des salaires plus élevés. Eh bien, la situation plus prospère qui se développe dans le Pacifique-Canadien justifie-t-elle les salariés de ce chemin de fer à réclamer une augmentation de salaire? Remontant le courant pour lutter contre le déficit qui nous affronte, je ne crois pas qu'au cours de notre génération nous soyons témoins, en ce qui concerne notre réseau ferroviaire, d'une prospérité abondante au point de justifier des extravagances de dépenses et des augmentations de salaires. Nous devons, me semble-t-il, considérer la situation même qui nous fait face, et ne pas oublier que notre pressant devoir est de mettre de l'ordre dans notre maison, car demain nous serons à Londres ou à New-York comme emprunteurs.

L'hon. M. LYNCH-STAUNTON: Nous ne pouvons pas duper ces financiers.

L'hon. M. BLACK: Je puis être entièrement d'accord avec M. Matthews et croire qu'un certain système de ce genre pourrait être un peu plus intelligible, mais j'ai une trop haute opinion de la pénétration d'esprit de ces hommes en matière financière, pour penser qu'ils soient dupés aujourd'hui ou qu'ils puissent l'être à l'avenir. La simple clarification du compte n'a guère de sens aux yeux des financiers. Mais elle a une signification aux yeux des Canadiens qui étudient le bilan et veulent que la situation de nos institutions soit publiée dans les journaux. Avec cette espèce de structure financière, où vous avez un refuge spécial pour toutes les pertes passées, y compris les dépenses d'établissement, les intérêts et d'autres item, entièrement séparées du reste de la dette ferroviaire, vous créez, je le crains, une méprise qui finira par être préjudiciable. Je puis me tromper, mais il me semble que l'effet en sera préjudiciable. Mais cela ne changera en rien le montant que nous devons. Vu cette possibilité, je demande à M. Howe: N'obtiendriez-vous pas le même résultat et n'auriez-vous une perspective plus simple à présenter au peuple canadien, si, au lieu d'employer ce système, vous remaniez simplement le bilan du Canada et des chemins de fer Nationaux du Canada et si vous les consolidez?

L'hon. M. HOWE: C'est précisément ce que nous réalisons par cette revision du bilan. Nous consolidons les dettes du Dominion avec les dettes des chemins de fer. Néanmoins, celui qui achète des obligations du chemin de fer doit avoir quelque relevé de l'actif appuyant les obligations, indépendamment de la garantie, et ce relevé doit influencer le taux. En réalité, la dette que le Réseau des chemins de fer Nationaux du Canada est appelé à porter, indépendamment de la portion figurant dans les comptes publics et que le Dominion porte directement, est la partie qui figurera comme dette dans le nouveau bilan. Il y a une vaste différence. Aujourd'hui nous demandons à un individu d'acheter des obligations d'un réseau ferroviaire qui accuse à première vue un passif dépassant de \$900,000,000 l'actif, perspective peu brillante.

L'hon. M. BLACK: Notre dette est toujours la même.

L'hon. M. HOWE: Oui. Mais pourquoi nous adresser à nos créanciers et leur dire: "Nous avons une certaine dette que nous acquittons comme partie de la dette publique par des impôts directs; puis nous avons une autre dette que porte notre Réseau ferroviaire." En additionnant les deux, vous arrivez à un milliard et demi de dollars que nous devons. J'ai eu la tâche de l'expliquer récemment à Stanley, Morgan & Co., et j'y ai consacré toute une journée.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous l'expliqueriez en moins de cinq minutes, si la loi prescrivait un bilan consolidé du Dominion et de ses filiales.

L'hon. M. HOWE: Comment serait-ce possible, à moins de changer le bilan du chemin de fer? Une consolidation est une simple addition d'une dette avec une autre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Dans un bilan consolidé vous n'auriez pas double emploi de dette.

L'hon. M. HOWE: Nous maintenons les engagements dans le Trust des titres, lequel publie son bilan séparément de l'état des chemins de fer.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est le seul moyen possible de faire figurer ces engagements, qui sont aujourd'hui des obligations monétaires, sur le bilan, non pas comme valeurs passives, mais simplement comme un relevé des immobilisations de la compagnie. Vous cherchez à éviter le double emploi de la dette, de façon qu'elle ne puisse figurer pour un montant plus élevé qu'elle ne l'est en réalité. Vous surmontez complètement cette difficulté au moyen d'un bilan consolidé du Dominion et de ses filiales. Par cette méthode, vous ne pouvez avoir un double emploi de dette.

L'hon. M. HOWE: Je ne puis comprendre comment il vous soit possible de consolider ces dettes sans les additionner.

Le très hon. M. MEIGHEN: Alors la dette de l'une annule la dette de l'autre. Tel est le sens de consolidation. Prenez la *United States Steel*; il n'existe aucun double emploi de dette dans toute l'organisation quand vous examinez son bilan consolidé.

L'hon. M. HOWE: Dans une capitalisation entre compagnies, vous ne voyez pas d'emprunt à la compagnie-mère.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais vous avez encore vos doubles emplois.

L'hon. M. HOWE: C'est exactement ce que nous tâchons d'éviter, et nous cherchons à nous en débarrasser.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous pouvez vous en débarrasser, je le sais, mais il vous faut présenter à une partie considérable du public canadien un exposé erroné du Réseau des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. MATTHEWS: En aucune façon.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous pouvez vous en débarrasser de l'autre manière, sans présenter d'exposé erroné.

M. MATTHEWS: Est-ce là l'exposé véritable? Nous disons qu'en 1932 nous avons perdu un capital de \$70,000,000. Nous vous donnons \$70,000,000 pour remplacer ce capital. Nous indiquons dans notre bilan que nous vous donnons \$70,000,000 comme nouvelle mise de fonds dans votre chemin de fer. Ce n'est pas une mise de fonds dans le chemin de fer; c'est un simple rétablissement de capital perdu.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous vous éloignez maintenant du double emploi. Je n'objecterais pas à l'élimination de ces déficits; mais je m'oppose à l'élimination de ce qui est allé au Réseau comme prêts.

L'hon. M. DANDURAND: Réglons ce point-là. Vous dites: "Je n'objecte pas à l'élimination du déficit et des intérêts sur le déficit." Mais vous vous opposez à l'élimination de sommes qui sont allées au compte du capital.

M. MATTHEWS: Comme prêts.

L'hon. M. DANDURAND: Représentant \$270,000,000.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et maintenant déduits au point de faire double emploi. C'est ma seule objection.

L'hon. M. HOWE: Le montant est déduit comme dette fondée. Il figure encore au bilan.

Le très hon. M. MEIGHEN: Sous la couverture du Trust des titres.

L'hon. M. HOWE: Non. Il figure au bilan comme part de propriétaire.

L'hon. M. DANDURAND: Voulez-vous en donner l'explication, monsieur Matthews.

M. MATTHEWS: Je pense que nous pourrions donner l'explication suivante. A l'appendice n° 4, page 14A, figure un montant de \$1,843,000,000, représentant le redressement de la situation du passif. Ecartons ce redressement, et voyons ce qu'il adviendra de ce total de \$1,843,000,000.

L'hon. M. DANDURAND: Nous examinons ce montant de \$270,000,000.

M. MATTHEWS: Nous y arriverons. Nous montrerons l'emploi total de ces \$1,843,000,000, et ce qui en advient réellement, étant donné la grande méprise à cet égard.

Tout d'abord, la première radiation est de \$262,000,000. Ce montant est couvert par le capital-actions du Grand-Tronc, \$165,000,000, que l'arbitrage a déclaré être sans valeur; puis il y a les \$82,000,000 du *Canadian Northern*, déclarés sans valeur par l'arbitrage. C'est-à-dire, le Conseil d'arbitrage du *Canadian Northern*, en 1918, a accordé une valeur de \$10,800,000 à 600,000 actions du capital du *Canadian Northern*. Il y avait 1,000,000 d'actions, et sur cette base la valeur telle que donnée à la capitalisation totale du *Canadian Northern* était de \$18,000,000. Cela laissait \$82,000,000 à radier. Puis il y avait \$15,000,000 des obligations de l'ancien Grand-Tronc, en couverture des avances par la province du Canada, antérieurement à la Confédération. Le rapport du premier auditeur général, en 1868, expose que ces débetures avaient cessé d'avoir quelque valeur réelle, même à cette époque reculée, à cause de la réorganisation du Grand-Tronc. Cela forme un montant de \$262,000,000 des \$1,843,000,000, qui est essentiellement basé sur les décisions d'arbitrage.

Je puis dire que, sur cette somme, le seul montant qui représente une mise de fonds par le Dominion ou par la province du Canada avant la Confédération, est \$15,000,000. On peut donc dire que, sur cette somme, \$247,000,000 ne représentent aucune valeur en espèces pour ce qui concerne le Dominion.

Le second item est l'élimination des emprunts affectés aux déficits. Un montant de \$373,000,000 représente les déficits accumulés dans l'exploitation, après paiement des frais d'intérêts dus au publics. Un montant de \$530,000,000 représente les intérêts courus.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est-à-dire les intérêts sur les avances du Gouvernement, non les déficits.

M. MATTHEWS: Je ne dis pas cela, monsieur. Je dis que les \$530,000,000 représentent l'élimination des intérêts courus sur les déficits et les avances pour autres fins. C'est l'accroissement total des intérêts du Gouvernement dans les livres du chemin de fer. Il n'est pas imputé aux chemins de fer dans les comptes publics, mais il est inclus chaque année dans le fonds du revenu consolidé.

Ces deux item forment \$904,000,000, ce qui est le déficit de la propriété.

Cela représente une réduction totale de \$1,167,000,000 dans les engagements de capitaux.

L'hon. M. COTÉ: Les déficits depuis 1932 sont-ils compris dans ces montants?

M. MATTHEWS: Non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais ces \$530,000,000 inclus jusqu'ici sont sûrement un engagement des chemins de fer Nationaux?

M. MATTHEWS: J'ai déjà dit, monsieur, que cette somme est un engagement des chemins de fer Nationaux, mais que, dans les comptes publics, elle n'est pas imputée aux chemins de fer; elle ne l'a jamais été.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je le sais parce qu'elle fait partie de ce qui, d'après sir Henry Drayton, devait être ainsi traité.

M. MATTHEWS: Non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Elle est traitée de la même façon.

M. MATTHEWS: Non. Elle n'a jamais été incluse dans l'actif et n'a jamais été transférée. Elle n'a jamais été imputée aux chemins de fer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous l'éliminez des comptes des chemins de fer, et c'est un engagement direct du chef des avances.

M. MATTHEWS: Ma foi, monsieur, elle n'a jamais été incluse dans les comptes publics au débit des chemins de fer. De plus, je vous donne une analyse des chiffres. Nous pourrions peut-être parler des autorités qui ont eu leur dire sur ces questions dans les années passées.

L'hon. M. DANDURAND: Personne ne rêve que le Réseau ferroviaire rembourse jamais ces montants au Trésor.

M. MATTHEWS: Ce point a été traité, bien entendu, par la Commission royale, et par d'autres, monsieur.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est exact. Je ne le conteste pas.

M. MATTHEWS: Cela forme une réduction totale de \$1,167,000,000 des engagements de capitaux, laissant un solde de \$676,000,000, somme qui n'est pas radiée du bilan. Elle est représentée par les montants qu'on demande au Parlement de transférer des engagements à la part de propriétaire. C'est la propriété de la Couronne, elle appartient au Dominion depuis l'origine, et elle n'est rien d'autre qu'une part de propriétaire.

Il y a ensuite cette mise de \$388,000,000 dans les chemins de fer Nationaux du Canada, depuis la Confédération, et il est demandé au Parlement de sanctionner son virement des engagements à la part de propriétaire. C'est la propriété de la Couronne; depuis l'origine c'est la propriété du Dominion, et ce n'est rien d'autre qu'une part de propriétaire.

Le PRÉSIDENT: Elle n'a fait l'objet d'aucune émission d'obligations.

M. MATTHEWS: Non, monsieur. Elle a été entièrement financée par le trésor public depuis la Confédération.

Le très hon. M. MEIGHEN: N'admettriez-vous pas que, en supposant que nous nous y sentions disposés, nous pourrions retirer quelque chose de la valeur tribulaire de ce Réseau pour les autres chemins de fer?

M. MATTHEWS: Je l'espérerais.

L'hon. M. HOWE: Pas une pièce de cinq sous. Depuis la Confédération, le Réseau n'a jamais été exploité avec profit.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je le sais, monsieur Howe; mais il pourrait avoir une valeur comme tribulaire. C'est une subvention annuelle à notre propre réseau, mais par votre mode de comptabilité elle est dissimulée des comptes.

M. MATTHEWS: Elle n'est pas dissimulée, monsieur. Elle est étalée sur le compte et maintenue à son plein montant.

L'hon. M. DANDURAND: Sénateur Meighen, nous faisons cela pour l'Intercolonial. Nous disons que le montant ne sera pas recouvré et que l'intention est qu'il ne le sera pas. Hier, nous avons adopté un bill par lequel nous avons éliminé un certain montant d'argent que nous avons avancé à la Saskatchewan.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oh, oui.

L'hon. M. DANDURAND: Nous avons renoncé à cette dette.

L'hon. M. HOWE: Si vous voulez examiner le nouveau bilan, page 15A, vous constaterez que les Frais d'immobilisations du gouvernement fédéral pour les chemins de fer du Gouvernement canadien, fixés à \$388,290,263.52, sont maintenus dans le bilan consolidé. Nous n'éliminons aucunement ce montant.

L'hon. M. HUGESSEN: Il n'est pas consolidé.

L'hon. M. HOWE: Non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela fait partie du Trust des titres.

L'hon. M. HOWE: Pas du tout.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est ce que j'ai compris. Ce montant ne fait-il pas partie des \$670,000,000?

L'hon. M. HOWE: Non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Où figure-t-il?

M. MATTHEWS: Il reste au bilan du Réseau des chemins de fer Nationaux du Canada. C'est la part de propriétaire du Gouvernement fédéral.

Le très hon. M. MEIGHEN: Détenue par le Trust des titres.

L'hon. M. HOWE: Aucunement.

M. MATTHEWS: Non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je croyais que le Trust des titres détenait la part de propriétaire.

M. MATTHEWS: La part de propriétaire des chemins de fer du Gouvernement canadien n'est pas dans le Trust des titres, monsieur, pour la raison qu'il n'existait pas d'engagements contre les chemins de fer du Gouvernement canadien. Par conséquent, il serait hors de propos de les faire détenir par le Trust des titres. Mais les \$270,000,000 des prêts pour immobilisations représentent une partie des réclamations.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ceux-ci?

M. MATTHEWS: Oui, cela représente une partie des réclamations que le Trust des titres acquiert. Mais le Trust des titres n'acquiert rien dans la propriété de la Couronne.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je saisis le point.

M. MATTHEWS: Il n'acquiert non plus aucun contrôle du capital de la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada.

Le très hon. M. MEIGHEN: Bien entendu.

L'hon. M. COTÉ: Le Trust des titres obtient les mauvaises créances?

M. MATTHEWS: Il obtient le total des créances, qu'il s'agisse de capital ou d'autre chose.

L'hon. M. COTÉ: Les mauvaises créances.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est exact. Les intérêts sur ces dettes ne vont même pas au Trust des titres, ces \$530,000,000.

M. MATTHEWS: Oui, ils vont au Trust des titres.

Le très hon. M. MEIGHEN: Dans ce cas, vous aurez beaucoup plus que le montant de la valeur.

M. MATTHEWS: Sénateur Meighen, en examinant ce Trust des titres, nous devons l'étudier dans sa suite logique. Ce bill demande l'autorisation du Parlement pour certaines fins spécifiques, que je viens de vous lire: l'élimination d'avances pour déficits, l'élimination des intérêts imputés sur ces déficits, et d'autres avances comme mises de fonds.

Le Trust des titres ne sera pas un facteur à cet égard avant que le Parlement ait conféré l'autorisation d'opérer ces éliminations. Précisons bien ce point. Il y a eu tant d'assertions erronées à ce sujet, comme si la création du Trust des titres avait pour but de dissimuler quelque chose. Le premier objet du bill est d'obtenir l'autorisation d'effectuer des éliminations. Une fois cette autorisation obtenue, il y aura ces priorités à considérer. Elles sont importantes. Une contingence y est peut-être attachée. Prenez, par exemple, l'émission des certificats du séquestre du *Grand Trunk Pacific* que le Gouvernement détient. Le Gouvernement détient aussi \$33,000,000 des obligations première hypothèque. Antérieurement à ces titres existent ces séries d'obligations A et B. Puis vous arrivez à la relation des actions du capital. Prenez le *Canadian Northern*, et ainsi de suite.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je sais cela.

M. MATTHEWS: Si je puis réussir à élucider ce seul point devant le Comité, le résultat sera appréciable. Tout d'abord, autorisation est demandée d'opérer la réduction. Ne nous méprenons pas à ce sujet. Si cette autorisation est obtenue, le Trust des titres interviendra ensuite pour protéger le Dominion à l'avenir. Personne ne sait quelle pourra à l'avenir être la situation de ces valeurs non garanties, et dans le cours régulier des choses ces valeurs continueront d'être remboursées. Maintenant, si elles étaient matériellement éliminées de ces engagements dans les livres du *Canadian Northern*, des chemins de fer Nationaux du Canada et de ces autres compagnies comprises dans le réseau, les valeurs non garanties relèveraient aussitôt leur situation en cas de tentative de financement, ce qui me paraît être une simple sauvegarde raisonnable. Y a-t-il un membre de ce Comité qui puisse imaginer que ce bill est présenté au Parlement et demande simplement l'autorisation d'éliminer ces dettes sans assurer la protection du public contre les créances sur ces valeurs non garanties? Il va sans dire que la chose ne serait pas défendable. Mais les journaux ont largement répandu cette idée même pour donner l'impression que ce bill vise un but obscur par l'entremise du Trust des titres. Ce n'est aucunement l'objet du bill, monsieur. En premier lieu, il demande autorisation. La déclaration du ministre au Comité, page 3, était un exposé aussi clair que possible, qu'autorisation était demandée pour effectuer la réduction, pour établir ensuite un organisme contre les éventualités.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il me paraît très clair que le but du Trust des titres est la réduction.

M. MATTHEWS: Sa seule fin est de conserver la priorité.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais il y aura réduction.

M. MATTHEWS: Mais, sénateur Meighen, en toute justice pour le ministre et pour ceux qui ont été critiqués à cet égard, remarquons que, tout d'abord, une autorisation bien définie est demandée au Parlement pour certaines fins. Si cette autorisation est obtenue, ce Trust des titres sera alors institué afin de conserver les priorités qui existent. Et c'est uniquement au moyen de ce bilan, monsieur, que vous pouvez l'accomplir. En effet, il vous serait impossible d'éliminer ces engagements des livres du *Canadian Northern*, sans changer la situation des actions du *Canadian Northern Quebec* et de toutes les autres valeurs *pari passu* avec elles.

L'hon. M. BLACK: Monsieur le Président, je désirerais poser une question au ministre. Supposons que nous adoptions le système incorporé dans ce bill, qu'un Trust des titres soit établi, et que, dans un an ou deux, les opérations accusent un déficit qui exigerait une nouvelle avance de fonds pour le combler. Où cela figurerait-il? Supposons que, l'an prochain, il y ait une perte de \$15,000,000 nécessitant un emprunt pour la couvrir. Où cela figurerait-il dans la nouvelle structure financière?

L'hon. M. HOWE: Rien n'est changé à cet égard, sénateur. Le bill sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien prévoit que les montants payés par le Dominion du Canada pour rembourser le chemin de fer des pertes dans l'exploitation ne seront pas fondés. Autrement dit, ils seront payés au chemin de fer, à même les fonds du Canada, comme don. La loi de 1932 prévoit le cas.

L'hon. M. DANDURAND: Et nous cherchons à faire rétroactivement la même chose que nous avons accomplie en vertu de la loi de 1932?

L'hon. M. HOWE: Oui. Cela ne figurerait pas au bilan du chemin de fer, même si ce bill n'était pas adopté, car il n'en est aucunement question dans ce projet législatif. Les montants que nous avons payés l'an dernier et l'année précédente ne figurent pas au bilan du chemin de fer, à cause de la loi de 1932.

L'hon. M. COTÉ: Cela veut-il dire qu'un déficit, parce qu'il ne peut être fondé, ne peut figurer aux comptes?

L'hon. M. HOWE: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne pense pas qu'il en soit ainsi.

L'hon. M. HOWE: Telle est la loi à ce sujet. Je cite la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, chapitre 33 des Statuts de 1932-33, article 12:

Les Régisseurs auront le contrôle du budget annuel des Chemins de fer Nationaux. Ils soumettront au Ministre des Finances, afin qu'elles soient examinées et approuvées ou désapprouvées, en totalité ou en partie, par le Gouverneur en conseil, et ensuite présentées au Parlement, des estimations des sommes requises pour combler les déficits du revenu, pour servir les intérêts sur les obligations entre les mains du public, pour faire face aux dépenses à compte du capital, et pour rembourser ou retirer les titres arrivant à échéance. Les déficits du revenu ne devront pas être fondés en dette. Les montants que le Parlement aura affectés aux dépenses du capital ne devront pas être distraits pour couvrir les déficits d'exploitation sans l'autorisation expresse du Parlement.

En d'autres termes, le Parlement vote deux sommes au chemin de fer, chaque année. Une somme sert à combler le déficit d'exploitation, et cela ne figure pas comme une augmentation dans la dette du chemin de fer. L'autre somme représente les exigences du capital, c'est-à-dire pour l'achat de matériel roulant ou pour l'amélioration de la propriété du chemin de fer, ou pour le remboursement des engagements arrivant à échéance. Cette somme figure à la dette du chemin de fer et continuera d'y figurer si ce bill est adopté. Rien ne sera changé à cet égard.

L'hon. M. COTÉ: Parce que le chemin de fer financera lui-même?

L'hon. M. HOWE: Oui. Le chemin de fer émettra ses propres obligations dans le public.

L'hon. M. HUGESSEN: En vertu de l'article 24 de ce bill, les montants que le Gouvernement avancera dorénavant pour compléter les déficits annuels figureront, je suppose, à l'appendice?

L'hon. M. HOWE: Oui.

L'hon. M. BLACK: Figureront-ils sous la rubrique Trust des titres?

L'hon. M. HOWE: Non. Le Trust des titres n'intervient en aucune forme ou manière. Ni les fonds votés pour combler les déficits, ni les crédits pour immobilisation ne figureraient au Trust des titres. A cause de la loi de 1932, les fonds votés en couverture des déficits ne peuvent figurer comme un engagement du chemin de fer, et ils n'ont pas ainsi figuré depuis 1932.

L'hon. M. DANDURAND: Le sénateur Meighen reconnaîtra, je crois, que dans l'espace de deux heures nous avons obtenu des renseignements plus précis qu'il n'a pu en obtenir dans les délibérations de l'autre Chambre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je me sens maintenant plus confiant. Je ne pense pas un seul instant qu'il existe aucune intention funeste dans la création de ce Trust des titres. Pour ce qui est de la réduction de ces actions, je ne la critique en aucune façon, mais en ce qui concerne l'élimination des \$500,000,000 d'intérêts qui sont dus, et qui ont figuré comme tels dans les livres, elle ne me paraît pas de bonne politique.

L'hon. M. HARDY: Sénateur Meighen, la quantité actuelle de non valets dont nous avons parlé, n'a pas empêché les cheminots de réclamer une augmentation de salaires.

Le très hon. M. MEIGHEN: En créant, à l'égard de ce chemin de fer, une opinion publique qui serait favorable à l'abaissement des taux à d'autres constructions de lignes, et ainsi de suite, on accomplirait, je crois, tout le contraire de ce qui est désirable.

L'hon. M. HARDY: Les augmentations de salaires ont été réclamées sous les conditions actuelles.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je le sais.

L'hon. M. HARDY: Nous savons aussi que bientôt l'Ouest réclamera.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je crois que M. Dunning veut parler pour appuyer mes dires.

L'hon. M. DUNNING: Je me demande si le Comité me le permettra. Le sénateur Meighen a mentionné ce qui est dans l'esprit de chacun, quand il a parlé de ce large item d'intérêt sur intérêt.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non, simplement l'intérêt.

L'hon. M. DUNNING: Mais j'élargis maintenant le point des intérêts sur intérêts. Ces sommes, qui se totalisent à \$500,000,000, ont toujours été acquittées par le Dominion, mais dans les comptes publics elles n'ont jamais été imputées aux chemins de fer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais elles figurent aux comptes des chemins de fer comme dues.

L'hon. M. DUNNING: Oui. Il y a toutefois cet autre point. Si elles avaient figuré aux comptes publics, l'intérêt sur ces sommes accumulées aurait aussi été imputé chaque année. Dès le début, on a constaté l'absurdité d'un tel procédé, la progression géométrique qui s'en serait suivie, jusqu'à ce que nous ayons atteint des chiffres astronomiques. C'est pourquoi, il y a plusieurs années, le Gouvernement—je ne sais même pas lequel—décida arbitrairement que ces montants ne devaient pas être imputés aux comptes publics; car s'ils l'étaient, il faudrait évidemment imputer l'intérêt de ces montants chaque année, et dès le début nous aurions composé tous ces paiements par le Dominion—somme qui dépasse ma compréhension, en tout cas. Je tiens à établir que le Dominion a toujours reconnu qu'il y a eu un point d'arrêt dans le calcul des intérêts sur ces montants. Or, d'après le projet actuel, nous élargirions quelque peu le principe, relativement à ces \$500,000,000, qui n'ont jamais été imputés au chemin de fer dans les comptes du Dominion, en les portant aux comptes mêmes du chemin de fer. Autrement dit, nous n'établissons pas un nouveau principe. Nous nous bornons simplement à donner une extension logique à ce principe qui a toujours existé dans le traitement de ces montants.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il me semble que vous établissez un nouveau principe, monsieur Dunning—non pas dans les comptes publics, mais dans les comptes du chemin de fer.

L'hon. M. DUNNING: Il me semble que dans les comptes du chemin de fer nous établissons une nouvelle pratique, non pas un nouveau principe, parce que dans les comptes mêmes du chemin de fer l'intérêt sur ces sommes n'est pas imputé.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je le sais.

L'hon. M. DUNNING: Tout ce qui est porté aux comptes du chemin de fer est le montant de l'intérêt même, mais non pas les intérêts accumulés sur ces montants, d'année en année. C'est pourquoi cela me paraît être une extension du principe existant, plutôt que l'application d'un nouveau principe. Je ne désire pas intervenir dans le débat, mais j'ai cru qu'il fallait préciser ce point-là.

L'hon. M. HOWE: Cette politique fut déterminée sous un gouvernement très orthodoxe, en 1920.

Le très hon. M. MEIGHEN: On peut même ajouter que la politique de 1920 est bien fondée. Je voudrais qu'on exerce aujourd'hui le même soin qu'en 1920, en vue de ne pas exclure du bilan des chemins de fer Nationaux certains engagements, et de ne pas ainsi donner au public une fausse impression des opérations passées et présentes du National-Canadien.

L'hon. M. DANDURAND: Nous devons généralement reconnaître que toutes les voies ferrées comprises dans ce Réseau, depuis l'Intercolonial, sont notre œuvre. Ce sont les créations du Parlement du Canada, et le Parlement les a alimentées, quand elles étaient en déficit. Aujourd'hui il existe un double emploi des engagements dans les comptes du National-Canadien et du Gouvernement, double emploi qui est préjudiciable à la réputation du Canada dans le monde financier. Etant un pays emprunteur et devant nous adresser aux centres financiers pour nos emprunts, ne devons-nous pas nous tracer une ligne de conduite régulière et faire de l'ordre dans notre maison? Le sénateur Meighen prétend qu'il existe un autre moyen que le projet actuel. Mais le projet actuel me paraît bien fondé. Nous n'essayons pas de cacher quoi que ce soit au public. Chaque année, tous les chiffres seraient à la disposition du Parlement et du public. Nous n'avons, ce me semble, aucun avantage à faire double emploi de ces engagements dans le bilan du chemin de fer, et à dire au grand public: "Constatez notre mauvaise administration de ce chemin de fer. Constatez cette lamentable situation!" Je ne crois pas que ce soit bien agir envers notre progéniture, le National-Canadien.

L'hon. M. COTÉ: Puis-je poser une question à M. Matthews? Je ne suis pas comptable, et il se peut que des questions qui me sont très difficiles paraissent simples à un comptable. A l'appendice n° 4, page 14A, je ne vois pas d'item des profits et pertes. Cet item est éliminé. Or, il se peut que l'an prochain le chemin de fer ait une perte. Je le crains même. Et naturellement cette perte devra figurer aux comptes annuels, jusqu'au moment, du moins, où le Gouvernement votera les fonds.

M. MATTHEWS: Oui.

L'hon. M. COTÉ: Quand le Gouvernement votera les fonds, cette perte ne sera pas reportée à l'année suivante. Si je vous ai bien compris, dès que le Gouvernement, au moyen d'un crédit du Parlement, aura payé le déficit, ce déficit sera éliminé. Et le déficit étant éliminé, l'item des profits et pertes sur l'état disparaît? Ainsi, vous commencez l'année suivante sans l'item des profits et pertes, et ce procédé continuera indéfiniment?

L'hon. M. HOWE: Il est continué aujourd'hui, sénateur, et il l'a été depuis 1932.

L'hon. M. COTÉ: En d'autres termes, le bilan du chemin de fer ne portera pas un compte cumulatif des profits et pertes?

Le très hon. M. MEIGHEN: Il ne l'a pas porté depuis 1932, et il ne le devrait pas.

M. MATTHEWS: En ce qui concerne le compte annuel des profits et pertes, le montant total pour l'année figurera comme auparavant, à l'exception de l'intérêt du Gouvernement.

L'hon. M. COTÉ: Cela figurerait dans un état distinct?

M. MATTHEWS: Oui.

L'hon. M. COTÉ: Pour cette année-là?

M. MATTHEWS: Oui. Il y aurait le résultat total des opérations de l'année. Et comme la chose s'est pratiquée depuis la mise en vigueur de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, le montant contribué par le Gouvernement figurerait. Et le seul montant reporté serait celui qui ne serait pas représenté par les fonds que le Gouvernement aurait contribués. Par exemple, il pourrait y avoir abandon de propriété. Or, cela n'entraîne pas de remplacement. Par conséquent, le Gouvernement n'est pas appelé à faire cette mise de fonds. Il n'en reste pas moins, toutefois, qu'il y a eu diminution dans la valeur équitable de la propriété. Ainsi donc, pour ce qui regarde l'avenir, d'après ce nouveau plan, il ne me paraît pas exister une grande différence, car vous ne reporterez que le montant des item non-espèces, lequel figurera comme une partie de votre compte de part de propriétaire. Je ne vois donc pas de différence fondamentale dans le nouveau plan.

Maintenant, sénateur Meighen, je désire toujours répondre à votre question. Le sénateur Meighen est d'avis, monsieur le Président, que la loi adoptée en 1933 ne devrait pas s'arrêter à la consolidation et au report des pertes et à la consolidation des engagements. Ai-je bien compris?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui. Quand vous dites, ne pas s'arrêter à leur consolidation, l'intention n'est pas d'omettre entièrement l'item. La compagnie porte les engagements, mais elle ne les consolide pas; aucun intérêt n'est donc calculé sur eux. C'est aussi loin que le rapport Duff paraît être allé au sujet de ces déficits.

M. MATTHEWS: Tel n'était pas l'avis du ministre des Finances, en 1933.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je n'approuve pas ce qui a été fait alors.

M. MATTHEWS: J'ai déjà dit qu'en 1933 le ministre des Finances a réduit de \$53,000,000 les prêts, parce que, a-t-il déclaré, il donnait suite aux recommandations de la Commission Duff; et la Loi sur le *Canadian Northern* et le Pacifique-Canadien était alors en voie d'adoption. Je dois donc dire que mon esprit est plutôt confus quand vous affirmez que le montant doit encore continuer à figurer comme un engagement. Dans son étude de ce projet législatif, le Gouvernement alors en exercice avait sous les yeux le rapport de la Commission Duff, et il a fait exactement ce que projette le plan actuel.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je reconnais que vous avez une autorité plutôt haute, mais elle ne l'est pas assez.

L'hon. M. DANDURAND: Non. Je pense qu'il a l'autorité la plus haute, car le sénateur Meighen était solidairement responsable de cette déclaration du ministre des Finances.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est exact. Mais j'étais tellement pris, au Sénat, que ce point m'a échappé.

L'hon. M. DUNNING: J'appuie le sénateur Meighen de 1932.

M. MATTHEWS: Me sera-t-il permis de développer un autre point qui me paraît être l'un des plus importants de ce bill—la question des autorités sur lesquelles il repose. Ce Comité n'est pas forcé de partager les vues de ma firme à ce sujet, car chaque proposition de ce bill peut être retracée à ce que nous considérons comme autorité compétente depuis ces années. Le sénateur Meighen avait l'impression, je crois, que ce bill va plus loin que ne sont allées les autorités, et, en justice pour ses vues, je désirerais analyser la question point par point, et voir quelles autorités peuvent être apportées à l'appui.

On est allé jusqu'à dire que ce projet faisait violence à la saine finance. Voyons ce qu'un homme comme sir Joseph Flavelle a déclaré à ce sujet. Sir Joseph Flavelle est aujourd'hui à la tête de la Banque Canadienne du Commerce. Il a fait certaines recommandations spécifiques sur cette question, et je pense qu'elles peuvent être acceptées même aujourd'hui, quinze ou seize ans plus tard, comme ayant été présentées d'une façon plutôt saine.

Il n'existe aucun doute dans votre esprit, sénateur Meighen, au sujet des \$262,000,000?

Le très hon. M. MEIGHEN: Les anciennes actions? Vous pouvez éliminer cette somme-là.

M. MATTHEWS: Nous abordons maintenant le point suivant, l'élimination des avances en couverture des déficits, montants prélevés par le Dominion du Canada et versés dans la trésorerie du National-Canadien pour le rembourser de ses pertes. Il est incontestable que ce sont des fonds réels. Mais quelle sorte d'autorité avons-nous pour recommander une telle manière d'agir? Tout d'abord, en 1925, aux termes de la Loi du Conseil de vérification, deux maisons de comptables-experts ont été spécialement appelées, Edwards, Morgan & Cie, qui avait depuis plusieurs années étudié la situation du Gouvernement, et qui connaissait les finances du Gouvernement probablement mieux, que toute autre maison du Canada; et Peat, Marwick, Mitchell & Cie, organisation d'une réputation mondiale. Des représentants de ces deux maisons vinrent ici, en 1925, et consacrèrent des mois à étudier la situation des finances du Dominion et de celles des chemins de fer Nationaux. Et quand ils soumièrent leur rapport, ils recommandèrent, d'une façon précise, de mettre fin à la capitalisation des déficits. Je cite cela, en premier lieu, comme autorité.

En deuxième lieu, en 1921, sir Joseph Flavelle étudia toutes ces avances et recommanda d'émettre des actions ordinaires pour les couvrir, sans question d'intérêt. Telle fut sa recommandation. La capitalisation des déficits est une pratique peu saine en comptabilité corporative ou finance corporative. Elle n'est pas saine, voilà tout. Et l'accroissement de l'intérêt sur ces déficits est injustifiable au point de vue de la saine comptabilité ou de la saine finance, parce qu'il vient un moment où toute la structure s'effondre sous son propre poids. Nous avons entendu l'argument de l'actionnaire qui prête de l'argent à une compagnie et le considère comme un engagement. Mais peut-il le faire indéfiniment jusqu'à ce que le montant des intérêts dépasse le montant du déficit? Il nous serait impossible, je pense, de trouver dans notre pratique de comptabilité corporative un tel précédent.

L'hon. M. BLACK: Il n'est guère juste de faire une comparaison de ce genre, parce que s'il s'agissait d'une corporation privée, il y a longtemps qu'elle aurait été en faillite.

Le très hon. M. MEIGHEN: Avez-vous lu la pénétrante analyse de sir Joseph Flavelle, page 50 du rapport de la Commission Duff, sur la pression politique et publique?

M. MATTHEWS: Sir Joseph Flavelle était membre de la Commission royale, dix ans après avoir fait ses recommandations de 1921, que j'ai mentionnées. Cette Commission, ainsi que je l'ai déjà dit, a recommandé que les engagements du capital de cette propriété fussent fortement réduits. A-t-elle fait cette recommandation en croyant que c'était accomplir une chose irrégulière, tromper le public, et ainsi de suite? Je crois qu'il faut reconnaître les hautes qualités des membres de cette Commission, choisis dans trois pays. Ils consacrèrent beaucoup de temps à ce problème ferroviaire, et ils recommandèrent que les engagements du capital fussent fortement réduits. A la suite du rapport de la Commission Duff, le Gouvernement du jour fit adopter la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, et discontinua l'imputation des déficits des intérêts sur les déficits.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais la Commission recommanda de n'en rien faire avant quel que temps.

M. MATTHEWS: C'était en 1932. Elle a recommandé la chose à l'attention du Conseil des régisseurs, et des Conseils de régisseurs ont été nommés, puis ont disparu.

Le très hon. M. MEIGHEN: Elle a recommandé de différer jusqu'à ce que nous puissions dissiper le danger de pression publique et politique.

M. MATTHEWS: Je ne pense pas qu'elle ait dit cela, sénateur Meighen. Dans sa recommandation à la vive attention du Conseil des régisseurs, la Commission a exprimé l'avis qu'il fallait franchement reconnaître que ces montants étaient perdus, et qu'il fallait fortement réduire les engagements de capitaux. Je ne sais pas ce que cela veut dire, si cela ne signifie pas une réduction. Cette Commission se composait d'hommes d'une réputation internationale. Pouvons-nous méconnaître leur recommandation, et simplement dire que cette sorte de chose est sans signification dans la solution de ce problème?

J'aborde maintenant la question de l'intérêt sur les déficits et de l'intérêt sur d'autres item. En 1917, dans le rapport Drayton-Acworth, sir Henry Drayton a employé ces termes, que l'argument pour la capitalisation des intérêts sur une propriété appartenant au Gouvernement est un argument plutôt fantastique. Puis il a ajouté que si une telle capitalisation était projetée relativement aux propriétés du Gouvernement, il faudrait en faire autant pour tous les autres chemins de fer du Canada. Il a bravement analysé la question.

On a beaucoup parlé, incidemment, de ce qu'il faudrait maintenir dans le bilan du National-Canadien. Mais des fonds ont été mis dans d'autres propriétés. Les trouvez-vous dans le bilan du passif de ces compagnies? Certainement non. C'étaient des obligations contractuelles que personne ne conteste. Mais elles représentent des mises de fonds par le Dominion du Canada. Pourquoi refuseriez-vous d'accorder aux chemins de fer Nationaux du Canada, votre propriété, le même traitement que celui qui est concédé à d'autres compagnies? Elles ont obtenu les fonds. Nous ne prétendons pas que les autres chemins de fer n'ont pas fait un certain remboursement au Canada. Mais le National-Canadien n'a-t-il rien remboursé au Canada? Je ne défends pas sa politique, ni quoi que ce soit de ce genre, mais je m'efforce simplement d'exposer à ce Comité les deux aspects de la question.

Le très hon. M. MEIGHEN: Un seul aspect.

M. MATTHEWS: Non, monsieur, les deux aspects. Les membres de ce Comité daigneront-ils se rappeler que ma firme n'a rien à gagner en maintenant cette attitude.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je le sais.

M. MATTHEWS: Nous avons éprouvé des pertes de toute sorte à la suite de fausses représentations et de tout ce qui en découle, parce que nous avons tenté de prendre cette attitude. Nous ne présentons donc pas un seul aspect de la question, sénateur Meighen. Nous tâchons d'en présenter les deux aspects. Il n'y a pas un point de ce bill, je le répète, qui ne s'appuie sur un précédent et sur une autorité dont le Parlement de ce pays doit assurément tenir compte.

Le très hon. M. MEIGHEN: Si vous appuyez les deux points de vue, quel est votre plus fort argument contre le projet?

M. MATTHEWS: Plaît-il?

Le très hon. M. MEIGHEN: Contre la mesure.

M. MATTHEWS: Contre la mesure?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui.

M. MATTHEWS: Vous venez de me demander...

L'hon. M. HOWE: Il n'y a pas d'argument.

M. MATTHEWS: Je n'ai rien préparé à ce sujet, monsieur.

L'hon. M. HOWE: Vous parlez de l'effet sur le public. L'an dernier, nous avons perdu une somme de \$43,000,000 dans l'exploitation de cette propriété. D'après le bilan, nous avons perdu \$99,000,000. A part le *Financial Post*, qui a mentionné \$99,000,000 au sujet de ce chemin de fer? C'est une somme dénuée de tout sens, et je crois que c'est l'opinion générale.

L'hon. M. HARDY: Elle est mentionnée par ceux qui désiraient voir le C. P. R. absorber les chemins de fer Nationaux du Canada.

L'hon. M. DANDURAND: Oui, ce sentiment général prête à beaucoup de commentaires.

L'hon. M. HARDY: Je crois que ce sentiment général existe depuis nombre d'années. Chaque année, le public canadien est horrifié de constater l'importance de nos déficits. Certains de ces déficits sont très régulièrement représentés, tels que le paiement des déficits dans les frais d'exploitation et sur nos obligations. Mais ils sont toujours étalés par ceux qui préconisent la fusion. Ces chiffres sont cités au public pour attirer la malédiction sur le National-Canadien comme institution publique. Depuis des années, ceux qui voudraient voir le C. P. R. absorber le National-Canadien ont cité ces chiffres.

L'hon. M. HUGESSEN: Récemment, nous en avons eu un exemple frappant. Dans un discours prononcé à Halifax, sir Edward Beattie a effectivement déclaré: Malgré toutes les dénégations possibles, les chemins de fer Nationaux du Canada ont, l'an dernier, perdu \$120,000,000.

L'hon. M. COTÉ: Le ministère de la Justice a-t-il exprimé une opinion sur la question de savoir si la Loi de 1932 sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, qui autorise la consolidation des déficits, diminue l'engagement du chemin de fer envers le Gouvernement lorsque le Gouvernement avance les fonds pour combler les déficits?

M. VARCOE: Je l'ignore.

L'hon. M. COTÉ: Voudriez-vous m'éclairer maintenant?

M. VARCOE: Je ne voudrais pas, au dépourvu, entreprendre de répondre à la question.

Le très hon. M. MEIGHEN: La Loi qui permet la consolidation des déficits interdit-elle aux comptables de faire figurer les déficits?

M. VARCOE: Elimine-t-elle l'engagement?

L'hon. M. COTÉ: C'est ma question. Elle est très importante.

Le PRÉSIDENT: Elle est assez importante, sénateur Coté, pour que vous l'adressiez par écrit au ministère de la Justice.

L'hon. M. COTÉ: Ce serait la fourvoyer.

Le PRÉSIDENT: N'étant pas avocat, je ne sais pas ce que vous voulez dire.

L'hon. M. COTÉ: Depuis 1932, ces déficits n'ont pas figuré au bilan du National-Canadien. L'autorité pour ne pas faire figurer ces déficits au bilan est précisément l'article sur lequel je demande des explications.

L'hon. M. DANDURAND: Cela comporte-t-il une question de principe ou d'interprétation?

L'hon. M. COTÉ: Ce n'est pas une question de principe, mais de pure interprétation de la Loi. Un comptable qui certifie que le bilan est un état authentique des finances de la compagnie, doit s'appuyer sur la loi.

L'hon. M. HOWE: Voici la Loi des subsides adoptée chaque année comme partie de projet de loi de finance du Canada:

Montant requis pour combler le déficit net de revenu de la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, y compris profits et pertes, subi par le Réseau en 1934, tel que certifié par les vérificateurs dans le rapport annuel de la Compagnie, mais à l'exclusion de tous les éléments ne portant pas sur la caisse, y compris les intérêts sur avances consenties par le Gouvernement du Dominion, tels que certifiés en outre par les vérificateurs et approuvés par le ministre des Chemins de fer et Canaux. Ce paiement doit être appliqué en réduction des avances comptables consenties à la Compagnie, à même le fonds du revenu consolidé, sous l'empire de la Loi financière des chemins de fer Nationaux du Canada, 1934...

Elle précise donc que le paiement par le Gouvernement doit être affecté à la réduction des avances comptables. En d'autres termes, le Gouvernement avance ces fonds au cours de l'année, et ils doivent être réduits du montant servant à payer le déficit. Telle est la loi, et une interprétation ne me paraît pas bien nécessaire. La Loi énonce formellement que tel est le procédé à suivre.

M. MATTHEWS: De plus, vous demandez pourquoi les vérificateurs certifient les chiffres sur cette base. Ils ne les certifient pas d'après la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, mais d'après la loi annuelle qui limite les pouvoirs d'emprunt des chemins de fer aux fins de capitalisation.

L'hon. M. COTÉ: Excusez-moi d'avoir mal compris la situation. J'ai cru que vous justifiez vous-même l'élimination des déficits d'après la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

M. MATTHEWS: Je l'ai citée pour montrer que le ministre des Finances avait reconnu que son Gouvernement suppléait à cette loi-là; mais je n'ai pas dit qu'elle était la base de la certification des comptes.

Le Comité s'ajourne à une heure de l'après-midi pour reprendre ses délibérations après la séance du Sénat cet après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le Comité permanent des Chemins de fer, télégraphes et havres, auquel a été renvoyé le Bill 12, Loi pourvoyant à la revision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, s'est réuni aujourd'hui, à trois heures cinquante de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Le sénateur Meighen désire poser certaines questions à M. Matthews.

M. OVERTON MATTHEWS est rappelé.

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur Matthews, ce matin nous avons longuement parlé de l'appendice, et quand je l'ai discuté, je croyais qu'il s'agissait d'un état supplémentaire à produire avec les rapports du National-Canadien, avec le bilan. Mais si vous voulez examiner l'article 24 du Bill, vous verrez qu'il ne s'agit aucunement de cela. L'article énonce:

Le Ministre doit inclure tous les ans, sous forme d'annexe aux comptes publics du Canada, un état indiquant l'aide totale, que ce soit par déboursés en espèces, concession de terrain, prêt, avance, garantie ou autrement, accordée par le Dominion à tous les chemins de fer. Cet état doit aussi indiquer la manière dont ladite aide a été exposée dans les comptes publics du Canada.

Or, quiconque examine les comptes de nos chemins de fer Nationaux pour constater la situation, n'y trouvera aucune trace de ces sommes. S'il veut se donner la peine d'examiner les comptes publics, il relèvera ces sommes, mais elles figureront comme actif. Bref, l'article 24 n'est d'aucune utilité dans la présentation des comptes des chemins de fer Nationaux. De plus, quiconque veut constater l'actif que nous maintenons encore, et qui est confié au Trust des titres, sera obligé de consulter le rapport du Trust des titres. C'est-à-dire qu'il lui faudra examiner à trois endroits pour constater les opérations et la situation des chemins de fer Nationaux? Est-ce exact?

M. MATTHEWS: Je crains de ne pas être de votre avis sur ce point, monsieur. En premier lieu, le bilan des chemins de fer Nationaux, d'après le projet législatif, doit être un état de situation à une date donnée, conformément à tout arrangement prescrit par le créancier actuel, le Dominion du Canada. Le Trust des titres n'est pas nécessaire afin de déterminer le coût pour la population du Canada, parce que les comptes publics contiendront pour la première fois un relevé complet de tous les frais, que ce soit sous forme d'avances de fonds, d'avances en couverture de déficits, de subventions ou de toute autre chose. L'endroit, et le seul endroit où figurerait un relevé historique complet des mises de fonds dans les propriétés, serait les comptes publics du Canada.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais pour constater la situation et le rendement du chemin de fer, les gens n'examineront pas les comptes publics. Ils examineront les comptes du chemin de fer.

M. MATTHEWS: Pour les opérations de chaque année, les chiffres se trouveront là, comme ils y figurent aujourd'hui, avec l'affectation des montants votés par le Parlement sous l'autorité des diverses lois financières, chaque année. Il n'y aura rien de changé à cet égard.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les comptes du chemin de fer indiqueront le résultat des opérations pour une année. Mais pourquoi n'indiqueraient-ils pas les montants d'argent qui ont été mis dans le chemin de fer et qui ont été perdus?

M. MATTHEWS: Le relevé historique du Réseau national, depuis une époque antérieure à la Confédération, se trouverait, je le répète, dans les comptes publics du Canada, précisément de la même manière qu'il est exposé dans la majorité des cas, en Australie et en Nouvelle-Zélande. En ce moment, il serait peut-être intéressant de signaler au Comité l'action exercée, dans les années récentes, à l'égard d'autres chemins de fer appartenant à l'Etat.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous ne me convaincrez jamais que les comptes du chemin de fer ne devraient pas révéler la situation réelle, quelle que puisse être la façon d'agir d'autrui.

L'hon. M. DANDURAND: Ces éléments figurent-ils au bilan du chemin de fer Canadien du Pacifique? Je pose la question parce que je sais qu'ils n'y figurent pas.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le bilan du chemin de fer Canadien du Pacifique indique toutes les dettes de ce chemin de fer, ainsi que tous les fonds qui y ont été mis. Je ne demande rien d'autre à l'égard du National-Canadien.

M. MATTHEWS: Le bilan du Pacifique-Canadien indique-t-il les montants que le Dominion du Canada a contribués à la propriété comme engagements?

Le très hon. M. MEIGHEN: Non, parce que le chemin de fer a pour cela donné quelque chose au Dominion du Canada, sous forme de service.

L'hon. M. DANDURAND: Sous forme de service?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui. Il a construit le chemin de fer. Si des fonds sont accordés comme subventions, bel et bien. Mais s'ils sont consentis comme prêt, le prêt et l'intérêt sur le prêt figurent certainement. Ils devraient donc figurer dans les comptes du National-Canadien.

M. MATTHEWS: N'a-t-on pas discuté, ce matin, au sujet des contributions par le Dominion sous forme de subventions? Et n'a-t-on pas prétendu que ces éléments devraient être maintenus dans le bilan des chemins de fer Nationaux?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, ce point a été soulevé.

M. MATTHEWS: Si nous devons dire que le bilan des chemins de fer Nationaux doit être un relevé historique de toutes les mises de fonds par le Dominion dans la propriété, ne serait-il pas rationnel de nous attendre à trouver ces éléments dans d'autres bilans?

Le très hon. M. MEIGHEN: Une subvention est une chose très différente d'un prêt obligatoire à un chemin de fer. Quelle est votre objection à ajouter un appendice au bilan du chemin de fer pour indiquer ces obligations?

M. MATTHEWS: Le point a été soulevé au Comité parlementaire de l'autre Chambre, et le Comité est arrivé à la conclusion qu'il ne fallait pas annexer un tel appendice aux comptes du chemin de fer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Dans cet autre endroit, ils sont le plus souvent dans l'erreur, vous savez.

M. MATTHEWS: Je me borne à signaler le fait que le point y a été étudié.

L'hon. M. DANDURAND: A-t-il été généralement convenu que cela ne devait pas être accompli?

M. MATTHEWS: La chose a été convenue en Comité, sénateur Dandurand. La question a été soulevée plus d'une fois au Comité, d'après le procès-verbal; et par un vote le Comité a décidé que le relevé historique complet de toutes les mises de fonds par le Dominion devait figurer dans les comptes publics du Canada et non être annexé au bilan des chemins de fer Nationaux.

L'hon. M. CALDER: Était-ce un vote politique, un vote de parti?

M. MATTHEWS: Je ne saurais dire, monsieur.

Le PRÉSIDENT: C'était le vote de représentants du peuple—ce que nous ne sommes pas, à vrai dire.

M. MATTHEWS: Mais le bilan actuel est en beaucoup d'endroits où il ne représente, croit-on, que les fonds mis dans la propriété par le Dominion. Et à la vérité, cette croyance induit fortement en erreur. Or, ce Bill a pour objet d'établir, une fois pour toutes, un relevé exact et complet de l'aide de toute sorte accordée aux chemins de fer Nationaux. Je pose de nouveau la question que j'ai posée ce matin. Si nous considérons que les dangers d'entreprises imprudentes sont dans le domaine du passé, peut-on soutenir que les comptes du Dominion n'ont aucune importance, qu'il doit y avoir double emploi de passif dans les livres du chemin de fer? Je fais encore remarquer que ces états du chemin de fer pénètrent dans les grands centres financiers du Canada, de la Grande-Bretagne et des États-Unis. Ils sont distribués dans les Bourses et les établissements financiers. Ils sont largement distribués, non pas comme partie des comptes publics du Canada, mais comme les comptes des chemins de fer Nationaux. Je n'ai rien à dire au sujet de la décision du Comité des Chemins de fer sur ce point, je dis simplement que la décision que j'ai indiquée y a été prise.

L'hon. M. BLACK: Monsieur Matthews, en examinant le Bill et le Compte rendu des délibérations du Comité, j'ai noté, au bas de l'appendice n° 6, une observation qui cadre tout à fait avec le point qu'a soulevé le sénateur Meighen. J'ai noté: "Ceci ne devrait-il pas figurer comme appendice au bilan du chemin de fer?" En définitive, le bilan est supposé indiquer la situation du chemin de fer. Les sommes figurant à l'appendice 6 sont les fonds mis dans le réseau ferré. Je me demande comment il serait porté préjudice au chemin de fer, si un appendice, tel que celui qui a été proposé, était ajouté à ses comptes. Si vous le désiriez, vous pourriez également annexer un semblable appendice aux comptes publics. Quant à moi, je pourrais me renseigner beaucoup plus rapidement si un tel appendice était attaché à l'état annuel du chemin de fer.

M. MATTHEWS: Il ne me semble pas, monsieur, que l'allusion du sénateur Meighen avait trait à l'appendice n° 6. Quoi qu'il en soit, en réponse à votre question, monsieur, puis-je dire que l'article 23 du Bill prescrit la présentation, chaque année, d'un bilan au Parlement ou au Trust des titres. Or, tous les renseignements que contiendrait le bilan du Trust des titres seraient aussi inclus dans cet état complet des frais dans les comptes publics du Canada. L'article 23 a été inséré afin de permettre au Parlement de constater, d'année en année, les

opérations exactes des régisseurs relativement à n'importe laquelle des réclamations, soit pour avances de fonds sur le principal ou en couverture de déficits, soit pour intérêts courus sur ces avances.

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur Matthews, aux termes de l'article 23, les régisseurs du Trust des titres n'auraient même pas une liste de ce que les chemins de fer leur doivent. Cela ne serait aucunement nécessaire.

M. MATTHEWS: Dans un sens, sénateur Meighen, le bilan perpétuerait les réclamations du chef des déficits et des intérêts courus qu'on projette d'éliminer du bilan consolidé.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le bilan ne perpétue pas le passif. Mais aux termes de l'article 23, les régisseurs de votre Trust des titres pourront publier un bilan qui ne contiendrait même pas une liste de ce que les chemins de fer leur doivent.

M. MATTHEWS: L'insertion de cet article 23 dans le Bill n'avait pas pour objet, si mon interprétation est exacte, de renseigner qui que ce soit sur le coût des chemins de fer, mais de tenir le Parlement au courant de n'importe laquelle des réclamations privées.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les régisseurs de ce Trust des titres ne pourront pas vendre ces valeurs actives. Que pourront-ils bien en faire?

M. MATTHEWS: Sénateur Meighen, dans la structure du capital actuellement impliqué des chemins de fer Nationaux du Canada—je parle, en ce moment, de la composition de la dette fondée—se trouvent, comme vous le savez, un grand nombre d'émissions détenues entre les compagnies du réseau, là où existent des hypothèques foncières, et partiellement détenues par le public. On espère qu'au cours de quelques semaines qui suivront, une fusion d'un certain nombre de ces compagnies sera rendue praticable. Dans les circonstances actuelles, un progrès dans cette direction a été grandement retardé pour la raison que, aux termes de la législation du passé, le ministère des Finances ne peut pas libérer les réclamations et les titres entre les compagnies faisant partie du Réseau et qui rendraient la fusion possible. Avec l'approbation du Gouverneur en conseil, les régisseurs du Trust des titres pourraient, quand il y aurait lieu, faire ces libérations lorsqu'on croirait qu'un avantage serait obtenu par voie de fusion, et ainsi de suite. C'est l'un des points, sénateur Meighen.

Il y a même cette question plus importante: Un grand nombre de titres non garantis sont aujourd'hui détenus dans le public, et l'on espère naturellement que, au cours des années futures, des entreprises de refinancement pourront opérer une réduction des taux hypothécaires existants. A l'heure actuelle, il est presque impossible, parfois, pour les agents financiers du chemin de fer, de progresser dans ce sens, à cause de la législation actuelle. Le Trust des titres serait en mesure de libérer périodiquement ces réclamations entre les corporations, ce qui, espère-t-on, aurait pour résultat d'amener, au cours des années, une simplification considérable.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je comprends cela. Il y aurait probablement une certaine mesure de redressement entre les compagnies pour permettre la fusion?

M. MATTHEWS: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Très bien. Cela répond à un point. Les régisseurs auront peut-être à accomplir quelque chose d'une nature formelle. Néanmoins, le bilan pourra simplement indiquer l'actif pris en charge et détenu en vertu de telle ou telle loi, à tel ou tel chiffre. Ce sera toujours leur seule fonction.

M. MATTHEWS: Mais, sénateur Meighen, en vertu de cette clause, les régisseurs seront tenus de faire rapport sur les opérations de l'année.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oh, oui.

M. MATTHEWS: En d'autres termes, on a craint qu'en confiant ce Trust des titres aux cinq régisseurs uniquement, avec l'approbation du Gouverneur en con-

seil, le Parlement pourrait croire que seraient accomplies certaines choses sur lesquelles il devrait être tenu renseigné. C'est pour ce seul motif que la clause a été insérée.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais nous examinons en ce moment les détails de la dette, et l'article 23 n'aide pas.

M. MATTHEWS: Ce n'était pas son objet.

Le très hon. M. MEIGHEN: Supposons que nous nous rangions à votre idée et que nous donnions au bilan la forme que vous désirez, pourquoi objectez-vous à un appendice où figureraient les éléments mêmes qui sont inscrits dans les comptes publics, aux termes de l'article 24?

M. MATTHEWS: Sénateur Meighen et messieurs, pour une seule raison. Je reviens à notre point de départ. Notre seule raison au monde, quand nous avons pour la première fois fait au Parlement une recommandation publique sur cette question, était notre croyance que les comptes actuels du National-Canadien, distribués comme ils le sont dans les centres financiers des trois pays, devraient être conformes aux réalités du jour, sans y attacher le récit de toutes les erreurs du passé. A tout considérer, le bilan est supposé être un état de la situation du jour. Je ne connais pas d'autre définition d'un bilan. Je n'ai jamais entendu avancer, dans les domaines de ma profession à tout le moins, qu'un bilan est fondamentalement un relevé historique de toutes les mises de fonds dans la compagnie par les actionnaires, sans tenir compte des arrangements qui ont pu intervenir, dans le cours du temps, entre les actionnaires, les obligataires et les créanciers. Le Canada est un pays emprunteur. Quel avantage pourrions-nous retirer en disant au monde entier, lorsque nous faisons des opérations financières, que cette propriété nous a coûté tant en pertes, depuis le début? Il est essentiel, bien entendu, de renseigner le Parlement. A notre point de vue—et c'est notre seul point de vue que j'exprime—ces renseignements sont du domaine du Parlement, où seront restreints les fonds accordés à cette propriété.

Nous sommes convaincus du fait qu'éventuellement ce bilan sera coûteux pour le pays. Nous le disons en connaissance de cause, étant donné notre contact, depuis trois ou quatre ans, avec des institutions et des gens au courant des choses financières. Ainsi que je l'ai dit, notre contact au cours des trois derniers mois ici même, à Ottawa, avec vos propres syndicats de garantie qui ont lancé votre dernière émission, est le meilleur exemple que je puisse vous donner. Je ne pourrais rien vous dire, que je sache, qui soit aussi significatif que le petit mémoire lu ce matin par le monsieur qui se tient ici. Cela confirme notre avis qu'il faudrait transformer le bilan des chemins de fer Nationaux en un état représentant les réalités du jour; et seul l'assentiment du Parlement peut produire ce résultat, parce qu'aujourd'hui le Gouvernement du Canada est le créancier.

Malgré tout ce que nous pouvons dire à l'effet contraire, lorsque le Dominion du Canada acquit les titres du Grand-Tronc, du *Grand Trunk Pacific* et du *Canadian Northern*, et lorsque furent retirées ces émissions particulières, comme les affectations 5% revenu du *Canadian Northern*, et du Grand-Tronc 4%, et lorsque, après l'arbitrage, la nécessité de porter l'intérêt contre le Grand-Tronc et le *Canadian Northern* cessa d'être un facteur, ce pays devint le propriétaire du chemin de fer. Ce projet législatif demande au Parlement autorisation de transformer le bilan en un état de la situation, à la lumière des réalités du jour. Les choses étant ainsi, et envisageant le fait que ce bilan est distribué dans les centres financiers du monde entier, nous estimons qu'il devrait être un état représentant la situation des réalités actuelles, et que le relevé historique—comme influence restrictive des futurs Parlements, si vous le voulez—devrait figurer dans les comptes dont le Parlement s'occupe, à savoir, les comptes publics.

L'hon. M. BLACK: Monsieur Matthews, le dernier emprunt dont vous parlez figurera au bilan du Trust des titres. Ils le sauront.

M. MATTHEWS: Qui, monsieur.

L'hon. M. BLACK: Toute compagnie de prêt ou maison de finance qui se chargera de vendre nos titres aura, n'est-ce pas, accès au bilan du Trust des titres après son établissement?

M. MATTHEWS: Il n'y a aucune raison pour qu'elle doive y avoir accès.

L'hon. M. BLACK: Nos comptes sont publiés, et si cet état est annexé aux comptes publics, alors il est disponible.

M. MATTHEWS: Il ne sera pas annexé aux comptes publics du Canada, parce que les comptes publics du Canada contiendront tout ce que cet état comporte, et beaucoup plus.

L'hon. M. BLACK: Mais cet état ne sera-t-il pas mis à part? Ou sera-t-il encore plus dissimulé?

M. MATTHEWS: La mise à part des comptes publics serait une question qui relèverait du ministre des Finances. La loi n'impose pas au ministre l'obligation d'annexer aux comptes publics cet état complet, qui comprend tous les éléments.

L'hon. M. BLACK: Je reconnais bien tout ce que vous dites, monsieur Matthews, mais il me semble que si le bilan du Trust des titres était annexé au bilan des chemins de fer Nationaux du Canada, j'aurais sous les yeux un relevé plus convenable de toutes les mises de fonds dans notre réseau ferroviaire que si j'avais à consulter quelque obscur feuillet des comptes publics.

M. MATTHEWS: Je le réitère, monsieur, si le Parlement autorisait ce Bill, les compagnies de placement ne seraient intéressées qu'à deux choses et à rien de plus— au bilan publié et au compte des profits et pertes du Réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, d'une part, et, d'autre part, à l'actif et au passif du Dominion tels qu'ils figurent aux comptes publics. En réunissant les deux, elles auront instantanément la situation du pays.

L'hon. M. BLACK: Alors, quelle est votre objection à annexer ce bilan du Trust des titres au bilan du National?

M. MATTHEWS: Parce que, monsieur, à l'exception des \$270,000,000 que détient le Gouvernement, il a cessé d'être une partie des engagements ferroviaires existant actuellement. Les comptes publics du Canada devraient, je le répète, inclure l'actif et le passif des chemins de fer Nationaux, si le Parlement convient de reconnaître le fait qu'il est le propriétaire de cette entreprise, et non le créancier. Permettez-moi de vous exposer la substance d'une conversation que j'ai eue avec Stanley, Morgan & Cie, il y a environ trois mois. Les représentants de cette firme nous ont dit que la réunion de ces deux bilans, aux termes du Bill, leur aurait beaucoup plus facilement permis d'arriver aux conclusions qu'ils ont fini par tirer après beaucoup d'élimination et de difficulté.

Le bilan du Trust des titres figure ici en appendice, ce qui permettra au Parlement de constater exactement la manière dont ces réclamations sont prises en charge, la manière dont la valeur est déterminée, la manière dont le montant du capital-actions et des Trust des titres est détenu par le Gouvernement, ainsi que la manière dont il figure aux comptes consolidés. Mais par aucun effort d'imagination peut-on dire que ce bilan est nécessaire pour déterminer la situation actuelle de l'entreprise, ou comme relevé du coût total. Si la présente mesure législative était mise à effet, la situation du Gouvernement fédéral pourrait immédiatement servir pour la réunion de l'actif et du passif. C'est ce qui est réalisé aujourd'hui, mais ils ne représentent malheureusement pas le tableau réel.

L'hon. M. BLACK: L'explication est bonne, mais elle ne me satisfait en aucune façon.

L'hon. M. CALDER: Vous dites que le bilan représente un tableau des réalités du jour; vous ajoutez que ce bilan, et ce bilan seulement, est un bilan véridique.

M. MATTHEWS: Oui, monsieur.

L'hon. M. CALDER: Pouvez-vous nous donner un exemple, dans le monde industriel ou commercial, d'une situation qui refléterait votre idée?

M. MATTHEWS: Oui, monsieur. Prenez n'importe laquelle des compagnies publiques qui, dans les années récentes, ont décidé, soit par le vote des actionnaires, soit par arrangement avec les obligataires, de changer la situation du passif de la compagnie. Dans nombre de cas, les obligataires ont consenti à accepter des obligations d'une valeur moindre, ou, dans d'autres cas, à accepter des actions du capital et diverses autres choses. Or, le bilan de cette compagnie, à la fin de l'année dans laquelle l'ancienne situation régnait, représenterait naturellement les valeurs par les chiffres auxquels elles figuraient avant le changement. Disons que, le 1er jour de janvier, l'année suivante, une recapitalisation a été entreprise, et qu'elle a été approuvée par les actionnaires et les obligataires. Ce bilan, lorsque la compagnie aura complété ses plans, sera un bilan différent de ce qu'il était l'année précédente, pour la simple raison que la relation des porteurs de titres, par consentement, a changé; et le bilan devient alors un état des conditions à cette date-là.

L'hon. M. CALDER: Et le relevé historique en est éliminé?

M. MATTHEWS: Oh, oui.

L'hon. M. CALDER: Cela se produit dans les cas de faillite.

M. MATTHEWS: Non seulement dans les faillites. Si ce Comité était intéressé dans des compagnies de ce genre, vous n'auriez qu'à consulter *Poor's* ou *Moody's* ou *Standard Statistics*, et vous y trouveriez ample justification de bilans représentant des états de situation grandement différents, d'une année à l'autre, à l'appui de l'argument qu'un bilan est un état de situation à une date donnée.

L'hon. M. CALDER: C'est effectivement une réorganisation de la situation, de manière à créer un nouveau bilan.

M. MATTHEWS: La mesure demande au créancier actuel, le Dominion du Canada, de consentir à un nouvel arrangement. Elle demande au Dominion de reconnaître le fait que, depuis l'acquisition du capital-actions du *Canadian Northern*, du *Grand-Tronc* et du *Grand Trunk Pacific*, la situation qui était réelle avant cette époque-là—qui était uniquement une situation de créancier—a changé. Le but de ce Bill est de consigner ce changement sur le bilan des chemins de fer Nationaux, parce qu'aujourd'hui la situation des chemins de fer Nationaux dans le traitement de ces engagements comme engagements—traitant le Dominion du Canada comme un créancier—est exactement ce qu'elle aurait été à l'époque qui a précédé l'acquisition du contrôle des propriétés. Or, un changement est survenu.

L'hon. M. CALDER: Je puis le comprendre, en ce qui concerne certains engagements. Prenez, par exemple, ces titres sans valeur. Ils pourraient aussi bien disparaître. Mais si, l'an dernier, le Parlement a voté \$20,000,000 pour combler un déficit, demande-t-on aujourd'hui de faire disparaître du bilan ce montant?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oh, oui.

L'hon. M. DANDURAND: Il a disparu.

M. MATTHEWS: Depuis 1927, en vertu de la Loi relative aux taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes et aux déficits sur les lignes de l'Est, et depuis 1933 relativement aux déficits des chemins de fer Nationaux proprement dits, le total des déficits annuels a figuré au compte annuel des profits et pertes, et a figuré comme une déduction indiquant la contribution du Gouvernement, pour la raison que la loi a voté les fonds sous forme de contribution, et non pas comme prêt ou avance. Si vous examinez l'une quelconque des lois financières depuis 1933, vous constaterez tout d'abord que les pouvoirs d'emprunt de la compagnie sont restreints aux dépenses en immobilisations et au remboursement de la dette. Dans les lois de crédits mêmes, il est prévu que le montant d'argent avancé pour déficits—ou les déficits, lorsque déterminés—sera affecté aux avances comptables durant l'année. Cela rend très clair que le Parlement, depuis 1927 sur les lignes de l'Est, et depuis 1933 sur le Réseau national proprement dit, a contribué ces sommes sous forme de contribution d'actionnaire, exactement dans le

même sens que l'*Interstate Commerce Commission* établit le traitement corporatif. Lorsqu'un chemin de fer fait une contribution à un autre, elle figure comme contribution, non comme engagement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela met toutes nos contributions sous forme de prêts dans la situation même où elles seraient si elles eussent été des subventions. Nous devenons les propriétaires, nous faisons table rase, et nous pouvons subir de nouvelles pertes.

L'hon. M. CALDER: Il y a encore un autre point. Quant à moi, je ne comprends pas pourquoi l'appendice dont il est question ne soit pas annexé comme appendice au bilan du C. N. R. Voulez-vous brièvement exposer votre objection à cela?

M. MATTHEWS: Oui, monsieur, avec plaisir.

L'hon. M. CALDER: Vous obtenez votre bilan, qui représente un tableau des réalités du jour.

M. MATTHEWS: Oui, monsieur.

Le très hon. M. MEIGHEN: Tel que changé par ce Bill.

L'hon. M. CALDER: Puis, comme appendice au bilan, mais n'en faisant pas partie, quelle est l'objection?

M. MATTHEWS: Encore une fois, nous nous bornons à exprimer notre opinion, et nous ne désirons aucunement imposer nos vues au Comité. A notre avis, le bilan des chemins de fer Nationaux, distribué comme il l'est dans les centres financiers. . .

L'hon. M. CALDER: Ils veulent obtenir leurs fonds au meilleur marché possible, et ils ne veulent pas que ce tableau soit connu.

M. MATTHEWS: C'est l'état de situation. Pour la même raison que vous n'annexeriez pas à l'état de la compagnie que vous auriez réorganisée une liste de tous ses arrérages passés, vous tâcheriez de présenter aux banquiers un état de la situation telle qu'elle règnerait aujourd'hui.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est exact, mais la situation est autre quand vous avez un public qui, d'après ce bilan-là, décidera de quelle manière nous administrerons ces chemins de fer à l'avenir. Vous tendez simplement un rideau miséricordieux sur le passé; mais je pense au public du Canada qui examine le bilan, et je veux qu'il soit averti que nous nous dirigeons vers le précipice. . .

L'hon. M. HOWE: Cela n'a-t-il pas commencé lors de l'acquisition des chemins de fer? Nombre de ces déficits ont été créés avant même la moindre acquisition des chemins de fer. A l'époque, nous étions en guerre, et nous ne pouvions pas permettre un bouleversement financier.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous devons maintenir les chemins de fer en service.

L'hon. M. HOWE: Nous aurions pu les mettre en faillite.

Le très hon. M. MEIGHEN: Qui les aurait exploités?

L'hon. M. HOWE: Le séquestre.

Le très hon. M. MEIGHEN: Avec quoi les aurait-il exploités?

L'hon. M. DANDURAND: Mon honorable ami sait parfaitement bien que les dettes auraient été suspendues, que les intérêts auraient été suspendus.

Le très hon. M. MEIGHEN: De quelles dettes s'agissait-il? Des nôtres.

L'hon. M. HOWE: Non. Si nous avons mis ces chemins de fer en faillite, la situation actuelle n'existerait pas.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quel serait, pour un créancier hypothécaire d'une propriété, l'avantage de la laisser aller en faillite?

L'hon. M. HOWE: Nous sommes loin d'être le seul créancier hypothécaire. Nous n'avons qu'une partie relativement faible de la dette.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous avons pour ainsi dire garanti l'entreprise tout entière. Nous aurions pu dire, il est vrai, que nous perdriions tout notre argent et que nous laisserions à un autre le soin d'émettre un certificat de mise en séquestre; mais seul un insensé l'aurait fait. Nous sommes simplement intervenus comme créanciers hypothécaires en possession, parce que nous avons garanti les hypothèques, et que nous étions les premiers à tout perdre.

L'hon. M. DANDURAND: Nous venions en second rang.

Le très hon. M. MEIGHEN: Voilà la difficulté.

L'hon. M. DANDURAND: Nous n'étions responsables que de nos hypothèques de second rang, et nous avons dû porter celles de premier rang. Mais nous avons acquis les actions.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous n'avons pas payé un sou pour les actions.

L'hon. M. DANDURAND: En obtenant les actions, nous sommes devenus les actionnaires, et nous avons dû porter les centaines de millions d'arriéré, dont nous n'étions pas responsables.

Le très hon. M. MEIGHEN: Prenez le Grand-Tronc. Vous auriez été en belle posture.

L'hon. M. ROBINSON: Nous avons été obligés de mettre les chemins de fer en bon état.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous ne pouviez pas faire autrement.

L'hon. M. BLACK: Je suis loin d'être sûr qu'il n'aurait pas été préférable pour le Canada que nous ayons laissé les chemins de fer aller en faillite. J'ajouterai même que, l'eussions-nous fait, l'exposé de M. Matthews serait applicable. Mais quand M. Matthews compare la présente situation avec celle d'une corporation privée qui va en faillite ou se réorganise, il introduit une situation entièrement différente.

Prenons, par exemple, la *Fraser's Limited*. Lorsque cette compagnie est entrée en liquidation, pour ainsi dire, qu'a-t-elle fait? Par cette liquidation elle a annulé un très grand nombre de ses titres. Qui en a souffert? Ceux qui ont placé des fonds dans la *Fraser's Limited*. Mais, voyez-vous, ces titres ont été anéantis. Maintenant, si vous voulez établir une comparaison, vous devriez dire que le Canada doit renoncer à ces engagements.

M. MATTHEWS: Non.

L'hon. M. BLACK: Oui, afin d'établir une comparaison. Mais ce n'est pas ce que nous faisons; nous payons encore l'intérêt sur les fonds que nous avons mis dans les chemins de fer.

M. MATTHEWS: Oui, à titre d'actionnaires.

L'hon. M. BLACK: Si nous étions actionnaires dans la *Fraser's Limited*, nous ne paierions pas d'argent sur ces emprunts, parce qu'ils ont été éliminés. C'est pourquoi je dis qu'on ne présentera pas un tableau réel en mettant ces sommes dans le Trust des titres, qu'elles figurent ou non à l'appendice. Nous n'allons pas en faillite. Et nous ne nous libérons d'aucun engagement, au moyen de ce Bill; nous n'avons jamais projeté de nous exempter de ces engagements. Le cas qui nous occupe n'est pas le même que celui d'une corporation privée qui entre en faillite.

L'hon. M. CALDER: Considérez les deux facteurs que M. Matthews nous a présentés. Considérez ces actions sans valeur, puis les fonds que le Parlement a votés depuis 1927 et 1932, et manifestement accordés par le Parlement comme subventions, pour ainsi dire. Or, si ces montants figurent au bilan du National-Canadien, nous ne présenterons pas un tableau des réalités telles qu'elles existent.

L'hon. M. BLACK: En premier lieu, il y aura chaque année un bilan d'exploitation indiquant la perte dans l'exploitation.

M. MATTHEWS: Oui, comme aujourd'hui.

L'hon. M. BLACK: Puis vous établirez votre structure de capital comme le fait une compagnie privée, je suppose. Et si vous voulez agir de la sorte, il vous faudra faire état de toutes ces mises de fonds dans le chemin de fer, depuis le début. Mais telle n'est pas l'intention. Pour l'éviter, vous avez éliminé certains éléments particuliers, et pour quelques-uns d'entre eux, je reconnais que vous avez parfaitement raison. Vous avez ensuite établi une nouvelle organisation, le Trust des titres, et vous avez mis ces montants à part, les éliminant entièrement de la composition du capital des chemins de fer Nationaux du Canada pour les insérer dans un autre appendice. Mais, à tout considérer, ils font partie des placements dans les chemins de fer Nationaux du Canada. Je puis comprendre que vous ne vouliez pas les représenter comme partie de la composition du capital, mais vous devriez au moins les annexer comme partie de l'organisation du National-Canadien. Je ne crois pas qu'ils aient aucun effet sur l'opinion des grandes maisons de finance, telles que Morgan et Compagnie, ou la Banque du Canada, ni sur tout autre syndicat de garantie de nos émissions à l'avenir. Ces gens seront au courant des faits. Alors pourquoi ne pas inscrire ces engagements à leur poste régulier, si je puis ainsi le désigner, de manière que ceux qui voudront obtenir les renseignements complets ne seront pas obligés de consulter les comptes publics, mais pourront les trouver dans les comptes du chemin de fer?

M. MATTHEWS: Je serai obligé de répéter une partie de ce que j'ai dit au sénateur Meighen, lorsqu'il a soulevé un point du même genre. L'article 23 est inséré pour un seul objet. Il n'est, en aucune façon, inséré dans le Bill en vue de maintenir un relevé historique. Ainsi que je l'ai déjà fait remarquer, tout d'abord le Bill demande très franchement au Parlement, d'après la première déclaration du ministre en l'autre Comité, l'autorisation de réduire du bilan consolidé ces avances en couverture des déficits et des accroissements d'intérêts. Or, on a cru plus tard, qu'en les transférant au Trust des titres et en confiant le contrôle seulement aux régisseurs et au Gouverneur en conseil, ce Parlement devrait, chaque année, être tenu informé des changements survenus dans la situation de ces réclamations qui avaient été transférées au Trust des titres— pour une seule fin, protéger le Dominion à l'avenir relativement à ces titres non garantis. Il ne s'agit en aucune manière de maintenir un relevé historique; pour la raison que, tout d'abord, monsieur, le montant transféré pour ces réclamations, du chef des déficits et des intérêts sur les déficits, est de nouveau redressé par cette mesure législative dont nous avons parlé. Il ne s'agit que du montant des déficits et des intérêts, indépendamment de la législation depuis 1927 et 1932. Et le seul endroit où il est possible d'avoir un relevé véridique et complet des mises de fonds dans cette propriété par le Dominion est les comptes publics, parce qu'ils ne seront aucunement influencés par des mesures législatives; ce sera un relevé complet de tous les fonds, classifiés selon que le Parlement pourra le désirer. Le rôle du Trust des titres ne consistera aucunement à maintenir les coûts accumulés. Il consistera à tenir le Parlement au courant des changements dans la situation de ces réclamations. A l'heure actuelle, le Réseau national comprend une centaine de compagnies. Il est criblé d'hypothèques, d'obligations foncières, ainsi de suite. Ces questions devraient être confiées à une institution distincte, à qui le Parlement autorise les transferts. Et de la sorte, dis-je, il sera possible de tenir, chaque année, le Parlement renseigné sur tous les changements que les régisseurs et le Gouverneur en conseil auront opérés à l'égard de ces réclamations au cours de l'année. Si vous annexiez ces montants au bilan des chemins de fer Nationaux, vous annexeriez un état qui ne serait pas complet, à cause de la loi. Et en agissant de la sorte, vous n'ajouteriez rien à l'état, quant à la situation ou aux recettes annuelles des chemins de fer Nationaux. Ce qui revient à dire qu'une telle annexe ne fournirait aucun renseignement précieux et ne causerait que de la confusion.

L'hon. M. COTÉ: Monsieur Matthews, vous objectez à ce que soit annexé au bilan du chemin de fer un appendice qui indiquerait toutes les contributions du Canada à ce chemin de fer dans le passé, ainsi que celles qui seront faites dans le cours du temps? Vous y objectez parce que, dites-vous, l'appendice devrait être annexé aux comptes publics du Canada, et votre espoir est que les personnes à l'étranger qui étudient les comptes des chemins de fer Nationaux, ne verront pas les comptes publics du Canada?

M. MATTHEWS: Non, monsieur, il n'en est pas ainsi. Nous n'espérons rien de la sorte; nous n'avons aucune raison de l'espérer.

L'hon. M. COTÉ: Alors, si vous n'espérez pas que les personnes à l'étranger ne verront pas les comptes complets, quelle est votre objection à annexer les états aux comptes du chemin de fer?

M. MATTHEWS: Si les comptes publics sont requis et distribués à l'étranger, je ne vois aucune objection à ce que les gens les examinent afin de constater combien les chemins de fer ont coûté au pays. Mais je le répète, monsieur, le maintien de ce relevé historique dans votre bilan des chemins de fer Nationaux n'est pas plus justifié qu'il ne le serait pour toute autre institution qui aurait opéré une espèce de redressement financier dans les années récentes.

L'hon. M. COTÉ: Certains d'entre nous peuvent être d'avis que si un appendice était annexé au bilan, une personne qui examinerait les deux réunis constaterait que les chemins de fer Nationaux ont été et sont encore une charge pour le Canada; et cette personne ne se formerait pas l'opinion que la situation est tout à fait favorable et que, par conséquent, il faudrait augmenter les salaires, ou entreprendre de plus grandes dépenses sur d'autres plans, ou peut-être réduire les taux de transport des marchandises. J'ai cherché à savoir de vous quel désavantage il y aurait à imprimer ces montants avec les comptes du chemin de fer, comme appendice.

Le très hon. M. MEIGHEN: Comme annexe.

L'hon. M. COTÉ: Comme annexe. Et j'ai cru qu'à votre avis le désavantage était le suivant: que si les capitalistes étrangers voyaient ce bilan-là avec l'appendice, cela les empêcherait de faire un placement. N'avez-vous pas dit cela?

M. MATTHEWS: Je n'ai pas dit que l'appendice les empêcherait de faire un placement. J'ai dit qu'à notre avis le bilan et les comptes annuels des chemins de fer Nationaux devraient traiter les faits comme ils le font aujourd'hui, et que l'accumulation des problèmes du passé est une chose à part.

L'hon. M. COTÉ: Ma question porte sur des résultats pratiques. Je cherche à savoir de vous s'il y aurait un désavantage qui pourrait s'exprimer en dollars et cents, par exemple, au cas où le chemin de fer aurait à payer un intérêt plus élevé sur ses obligations. Tel est l'angle que je cherche à préciser. A mon avis, si vous publiez en appendice aux comptes publics cet état qui est décrit à l'article 24 du Bill, et que vous ne l'annexiez pas au bilan du chemin de fer, les capitalistes trouveront le renseignement dans les comptes publics. Nous ne pouvons espérer, ce me semble, que les capitalistes ne verront pas les chiffres. De la sorte, nous ne leur dissimulerions rien. Par contre, si l'appendice était annexé au bilan du chemin de fer, le Canadien moyen qui aurait sous les yeux le document combiné aurait un tableau complet du passé et du présent.

M. MATTHEWS: Ma foi, monsieur, vous demandez aux chemins de fer Nationaux du Canada de faire une chose qu'à ma connaissance ne fait aucune autre compagnie dans le monde entier. Vous le faites peut-être. Mais je puis affirmer ceci en toute confiance: Lorsque la situation d'une entreprise est redressée par ses créanciers, le bilan reflète la situation ainsi redressée et, autant que je sache, il ne maintient pas le relevé historique pour le présenter à ses commanditaires, d'année en année.

L'hon. M. COTÉ: La réponse est qu'il ne s'agit pas d'une compagnie ordinaire, mais d'une entreprise d'Etat qui ne peut répudier aucun engagement ni compromis avec ses créanciers, lesquels ont payé et continueront de verser 100 pour 100 sur chaque dollar.

M. MATTHEWS: Sénateur, rien dans le présent projet n'indique que le Dominion du Canada puisse jamais envisager quelque redressement avec ses créanciers.

Le très hon. M. MEIGHEN: Certes non.

M. MATTHEWS: Tout compte fait, c'est introduire dans cette mesure un élément qu'elle ne contient pas.

L'hon. M. COTÉ: Mais c'est la différence entre cette compagnie, qui est une entreprise publique, et une compagnie commerciale.

M. MATTHEWS: Il n'en reste pas moins, monsieur, que le Réseau des chemins de fer Nationaux du Canada se compose de corporations.

L'hon. M. COTÉ: Pour les fins d'administration.

M. MATTHEWS: Ce sont néanmoins des corporations, et le Dominion du Canada est l'actionnaire dans ces corporations, de la même manière que le public en général est actionnaire dans toute autre compagnie.

L'hon. M. COTÉ: C'est une simple formalité pour fins d'administration.

M. MATTHEWS: Mais il reste toujours qu'il est l'actionnaire. De plus—je ne tiens pas à me répéter sans nécessité—le bilan et les comptes financiers du Réseau des chemins de fer Nationaux du Canada sont utilisés dans les cercles financiers des trois pays, et sont considérés comme la réunion des compagnies de chemins de fer. Si vous dites que vous devriez imposer aux chemins de fer Nationaux du Canada une chose qui ne serait exigée d'aucune autre institution, à ma connaissance du moins, alors je n'ai vraiment plus rien à dire sur le sujet. Si le Parlement se voit justifié de consentir à un changement de situation cadrant avec les faits du jour, alors le besoin que, j'en suis sûr, tous reconnaissent, de renseigner à perpétuité le Parlement—et je parle en tant que Canadien—sur le coût de ses entreprises ferroviaires, est très nécessaire; et il en est ainsi décrété. J'ai un grand respect pour nos institutions parlementaires. Tout considéré, il s'agit des comptes du peuple. J'ai entendu la remarque: "Seuls sont examinés les comptes des chemins de fer Nationaux." Nous ne pouvons certes pas accepter une telle allégation. Les comptes publics sont les comptes officiels du Dominion, et sûrement les membres du Sénat, comme ceux des Communes, marquent un très vif intérêt pour les comptes publics; et c'est la base de ce Bill.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vos remarques sont très justes. Mais n'oubliez pas que ceux qui demanderont telle ou telle donnée au sujet des chemins de fer Nationaux présenteront les comptes des chemins de fer Nationaux, et c'est ce que les journaux présenteront. Supposons qu'au point de vue public il existe une raison spéciale, qui ne s'appliquerait aucunement à une compagnie privée, de ne pas permettre au public de constater, avec l'état, le fait que des centaines de millions de dollars ont été éliminés des dettes de ce chemin de fer, quelle différence cela fait-il au Gouvernement? Alors vous avez tout ce que vous désirez: vous avez votre nouveau système financier, et vous évitez le double emploi, ce qui vous paraît essentiel.

Le PRÉSIDENT: Des millions ne figurent-ils pas aujourd'hui au compte, qui n'auraient jamais dû y figurer?

Le très hon. M. MEIGHEN: Parfait. Ces millions sont éliminés. Ce n'est pas, à mes yeux, la chose importante, car il n'est pas juste pour le chemin de fer National qu'ils y aient jamais figuré. Mais l'autre mode est parfaitement juste pour le Réseau national. Le Gouvernement y a tous les éléments; il obtient le bilan qui est demandé. Pourquoi ne pas prendre cette précaution de dire au public, sous forme d'appendice au bilan: "Nous obtenons ce bilan

par cette méthode-ci, et vous n'allez pas penser que les chemins de fer Nationaux du Canada sont aujourd'hui en situation d'aller de l'avant et de contracter encore plus de ces engagements, qu'il faudra ultérieurement éliminer."

L'hon. M. DANDURAND: Ne vous semble-t-il pas, sénateur Meighen, que le public canadien connaîtra notre situation exacte en consultant l'état annuel des chemins de fer Nationaux du Canada, et par le montant que le Parlement sera appelé à voter chaque année pour combler tout déficit? N'est-ce pas l'indication de notre situation au public canadien?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, dans une certaine mesure, les résultats réels d'exploitation seront montrés. Mais il me paraît important, au point de vue du Gouvernement tout comme à notre propre point de vue, que le public ne doit pas être à même d'établir un cas plausible et de dire: "Il n'y a plus lieu de nous préoccuper sur le sort du chemin de fer National. Voici un bilan qui paraît favorable. Nous avons des millions pour notre part."

L'hon. M. DANDURAND: Mais cette ambition se traduira par une espèce de projet à la Chambre des communes ou au Sénat, et les comptes publics y seront disponibles. Je ne pense pas que nous puissions aller de l'avant, du fait que nous traitons le bilan du National-Canadien de manière qu'il révélera la situation telle qu'elle existe aujourd'hui. Nous avons établi ce principe en 1932. Nous avons alors déclaré que nous avancerions un certain montant pour couvrir le déficit; nous ne voulions pas prêter. Aujourd'hui, nous appliquons ce principe même auquel vous vous êtes liés.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, j'admets que quelque chose a déjà été accompli sur ce plan.

L'hon. M. DANDURAND: En 1932, vous avez déclaré, aux termes de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, que ces avances seraient, en langage courant, sous forme de subventions. Nous ne faisons que retourner à ce principe. Voilà tout.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mettons que nous en convenions pour le moment—et je connais un grand nombre de gens qui y sont disposés—n'allez-vous pas progresser plutôt que reculer, et faire de l'état financier et des renseignements qu'il renferme un réel document de renseignements par lui-même? Car en même temps qu'il indique une élimination et un bilan mille fois plus favorable, il n'en contient pas moins, sans que vous ayez à vous reporter ailleurs, un avertissement très salubre pour la population du pays.

L'hon. M. CALDER: Voilà tout le point, monsieur le Président. En ce qui concerne les prêteurs, si des obligations doivent être émises, je ne crois pas que cela fasse la moindre différence. Ils prendront soin d'eux-mêmes. Ils savent ce qu'ils peuvent ou doivent payer pour les obligations. Mais en ce qui concerne à la fois le Parlement et le public, il me paraît important qu'ils aient un tableau réel de la situation, non seulement par le moyen des comptes publics, mais aussi au moyen de l'état publié par les chemins de fer Nationaux. Je me demande en vain comment cela peut bien être préjudiciable. Je crois que ce sera favorable. Nous qui, depuis des années, sommes dans la vie publique, savons qu'il a toujours existé et qu'il existera toujours une demande pressante d'énormes dépenses pour nos chemins de fer. Telle a été notre situation depuis vingt ou vingt-cinq ans, et elle régnera demain et après-demain; elle ne cessera jamais.

Or, il me semble que ceux qui ont le devoir de résister à ces demandes qui se produiront forcément, doivent obtenir la plus grande protection possible sous la forme d'états indiquant la situation réelle. Ces états ne se trouvent qu'à deux endroits—dans les comptes publics du Canada et dans l'état dressé chaque année par les chemins de fer Nationaux. Cela signifie uniquement un appendice, non pas comme partie du bilan des chemins de fer Nationaux, mais simplement comme un état indiquant les vastes sommes d'argent que, dans le passé, le Canada a été forcé de contribuer en faveur de ce Réseau. Quelle objection peut-il exister à un

tel procédé? Il est possible qu'il ne soit pas usuel; d'autres compagnies peuvent agir autrement; il peut avoir un certain effet sur les emprunts auprès du public; mais je ne puis concevoir qu'il fasse hésiter le futur prêteur d'argent au National-Canadien. Il connaîtra exactement l'état de la situation.

L'hon. M. DANDURAND: Cette allégation a été contredite, et la contradiction repose sur l'expérience de M. Matthews et de M. Howe.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le bilan dissipera leurs difficultés du passé.

L'hon. M. DANDURAND: Le bilan ne les dissipera pas, si, à la page suivante, il est montré qu'il existe une différence.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oh, oui, il les dissipera, parce qu'alors les comptes publics, avec le bilan, n'indiqueront que la dette. Il n'y aura pas double emploi; auparavant, c'était la difficulté. Mais si vous annexe à ce bilan une indication à l'effet que, pour mettre le bilan en cette forme, il a fallu éliminer de l'appendice tous ces montants d'argent, il sera beaucoup plus difficile, je pense, de préparer l'opinion publique en faveur d'un extravagant programme de placements de fonds.

L'hon. M. DANDURAND: Je ne pense pas à l'opinion publique non plus qu'aux assauts possible contre le Parlement et le Gouvernement. Je pense à la situation qui se présentera demain quand nous irons négocier des emprunts. Malheureusement, nous serons forcés d'en négocier. Je me demande quel sera l'effet sur l'emprunteur en présence des vastes sommes d'argent qui ont été dépensées. Il ne se rendra pas compte qu'en réalité la situation actuelle ne sera changée en rien si nous adoptons ce Bill avec le crédit du Gouvernement. Si vous présentez un bilan et que vous disiez: "Voyez tout ce que le Réseau a absorbé en déficits et en intérêts", je me demande quel effet cela produira sur les trois marchés auxquels nous devons nous adresser pour négocier nos emprunts.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je le comprends parfaitement. Mais les grandes maisons d'émission d'obligations vont au fond des choses, et elles diront: "Que nous importe le passé? Il y a la situation réelle, il y a la dette, et c'est la dette du Gouvernement. C'est tout ce qui nous intéresse." Elles savent tout cela, mais le public prendra ce bilan et dira: "Le moment est venu de nous lancer dans de nouvelles dépenses ferroviaires."

L'hon. M. MOLLOY: Ne serait-il pas vrai que le public canadien en a assez de voir ce tableau historique de ce Réseau ferré, et qu'il serait heureux d'oublier les erreurs et les mauvaises administrations du passé, monsieur Matthews?

M. MATTHEWS: Je crois que, dans les années récentes...

Le très hon. M. MEIGHEN: Je crois que c'est exact.

M. MATTHEWS: Certaines gens se sont donné pour mission de veiller à ce que la population du Canada n'oublie pas cet aspect de la situation. Mais s'ils croient favoriser le crédit du Canada, j'aimerais à en constater le fait. Nous pouvons avoir eu certains différends, mais quand nous les portons du cercle de famille au voisinage, pour ainsi dire, dans le cours du temps ces maisons d'émission d'obligations et ces banquiers de placement ne sont pas, en définitive, les contrôleurs de la psychologie du public. L'heure venue, le public devient imprégné de ces choses, et à maintes reprises il a été démontré, je pense, que lorsque le public devient persuadé de quelque chose, aucun groupe d'obligataires ne peut changer son attitude. Nous ne devons pas attacher trop d'importance au fait que les banquiers auraient toutes les connaissances innées. Après tout, les maisons d'émission s'engagent à vendre des obligations au public.

L'hon. M. BLACK: Mais, monsieur Matthews, rien dans ce projet législatif ou dans quelque loi canadienne n'empêcherait une personne de publier les mises de fonds dans le Réseau ferroviaire.

M. MATTHEWS: Non, monsieur, rien ne l'en empêcherait. Mais n'y a-t-il pas une différence entre cela et la constante présentation sous les yeux du public, non seulement du Canada, mais d'autres pays? Nous recevons de Londres des

renseignements qui parfois me renversent. Au Canada, les discussions sont loin de se limiter à notre pays. Des gens de New-York qui se sont appliqués à se former une opinion sur la situation que nous connaissons, ont tiré les plus étranges conclusions.

L'hon. M. BLACK: Si vous pouvez nous dire comment ce Bill l'empêchera, je serai heureux d'écouter votre explication.

M. MATTHEWS: Quand ce bilan...

L'hon. M. MOLLOY: Un instant avant de répondre à cette question. N'est-il pas vrai que l'opinion publique influence les emprunts de fonds, indépendamment de tout rapport?

M. MATTHEWS: C'est la seule chose qui les influence. L'histoire de quelques dernières années a, je pense, démontré, plus que je saurais dire, que la population d'un pays, une fois obsédée d'une idée, ne peut être arrêtée par aucun petit groupe de banquiers ou d'autres particuliers. De fausses conceptions, de fausses déclarations, des exagérations de fait, et même la critique constante d'une situation qui a été difficile, prendront racine et, tôt ou tard, produiront leurs effets. Si nous croyons que la critique constante de cette situation historique et l'exagération vont nous aider à sortir de nos difficultés, alors je ne connais rien de la nature humaine.

L'hon. M. LAIRD: Quel est votre projet pour éliminer tout ce passé dont vous parlez

M. MATTHEWS: L'éliminer?

L'hon. M. LAIRD: L'effacer de la mémoire du peuple, j'entends.

M. MATTHEWS: Naturellement nous ne pourrions rien faire de la sorte.

L'hon. M. LAIRD: Je croyais que c'était ce que vous préconisiez.

M. MATTHEWS: Bien au contraire, monsieur. Nous disons simplement que, dans la préparation des comptes des chemins de fer Nationaux, il ne faudrait pas oublier que, en premier lieu, ils ont été distribués à la population du Canada. Les comptes publics sont les comptes qui sont présentés au Parlement. Nous ne prétendons pas que les dettes des chemins de fer Nationaux devraient être éliminées et oubliées; en aucune façon. Je me borne à étudier la question que le monsieur m'a posée, quant à savoir ce qui se produira à la longue si on continue à amplifier la situation. Dans ce projet, il n'est aucunement question de dissimuler au public canadien et à ses représentants au Parlement les faits du passé; et si, dans les années futures, quand il faudra faire face à ces demandes, comme on y sera sans doute obligé, les comptes publics du Canada seront sûrement le point de départ, ou deviendront le point de départ en ce qui concernera la sagesse ou l'imprudence des projets présentés.

L'hon. M. BLACK: Je ne pense pas que ce Bill ait jamais eu pour objet un camouflage, mais si j'acceptais votre argument, je serais porté à le croire.

M. MATTHEWS: Eh bien, monsieur, diriez-vous qu'un bilan qui est dressé et adapté à la situation telle qu'elle existe aujourd'hui—ce qui veut dire que ce pays est le propriétaire de cette entreprise—appelleriez-vous camouflage le fait de porter à la connaissance de la population du pays qu'il ne peut être question de pouvoir percevoir le montant d'argent, ou les biens, et que vous établissez les comptes d'après les conditions que nous croyons exister? Indépendamment du montant d'argent que vous avez versé dans ces propriétés, il n'en est pas moins vrai que tout ce qui vous reste de cette confusion est une certaine part, représentée par vos mises de fonds.

L'hon. M. BLACK: Je ne pense pas que cette mesure ait eu pour but un camouflage, mais votre explication me porterait presque à le croire. Je dis que la vérité se fera jour.

M. MATTHEWS: Oui.

L'hon. M. BLACK: Et je ne puis voir d'objection à exposer les faits et à avoir, en tout cas, une claire conception dans l'esprit des législateurs.

M. MATTHEWS: C'est ce qui est proposé, dans les comptes publics du Canada, sans la moindre réserve.

L'hon. M. COTÉ: Nous ne vendons pas les obligations des chemins de fer Nationaux sur la foi du bilan, mais sur le crédit du Dominion du Canada.

L'hon. M. HOWE: Comment expliquez-vous la différence dans le prix?

L'hon. M. COTÉ: Si la publication dans l'appendice doit porter préjudice à quoi que ce soit, il en portera au crédit du Canada.

L'hon. M. HOWE: La situation me paraît être la suivante. Dans nos comptes publics, nous indiquons le montant total de la dette du Canada. Nous avons parfaitement le droit de disloquer cette dette comme bon nous semblera. Nous pouvons dire que la dette provient, en grande partie, de nos dépenses ferroviaires. Mais quand nous prenons le bilan du National-Canadien, nous avons une dette qui est la dette totale des chemins de fer Nationaux du Canada, ou qui le sera si ce Bill est adopté, et nous montrons certaines valeurs actives que cette dette a créées. Pourquoi y représenter un relevé historique? Je ne puis m'imaginer qu'un individu puisse le consulter. Il voudra une définition de cette représentation. Est-ce un supplément au bilan? Comment cela surgit-il? Cela ne découle pas du bilan. Quelle en est la relation avec le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada? Vous serez obligés d'expliquer que c'est un relevé historique. Comment pourrez-vous expliquer à un homme d'affaires l'insertion d'un relevé historique dans ce qui paraît être un état annuel?

L'hon. M. DANDURAND: Si ce n'est pour l'effrayer.

L'hon. M. HOWE: L'explication m'échappe. Il s'agit, ce me semble, de mettre l'état au bon endroit. Si quelqu'un veut un relevé historique de nos dépenses ferroviaires, il le trouvera dans le rapport du ministère des Chemins de fer et canaux, devenu le ministère des Transports. C'est parfait, et je suis entièrement disposé à l'insérer à l'endroit où nous avons un état des deniers publics que nous avons dépensés pour les chemins de fer.

L'hon. M. DANDURAND: Et à le présenter chaque année au Parlement.

L'hon. M. HOWE: Certainement. Comment cette dette s'est-elle produite? Tournez la page, et vous constaterez nos dépenses ferroviaires. La chose est très régulière. Vous pouvez montrer aussi nos dépenses pour les ports et canaux. Mais pourquoi obscurcir davantage le bilan, quand l'objet de ce Bill est de l'éclaircir?

L'hon. M. LAIRD: Quelle serait la valeur de ces titres sur le marché, sans la garantie du Gouvernement du Dominion?

L'hon. M. HOWE: Je ne saurais dire. Je n'affirmerais pas qu'ils seraient sans valeur sur une période d'années, parce qu'aujourd'hui les chemins de fer Nationaux du Canada sont en progrès. J'entrevois l'année où le bilan s'équilibrera effectivement. Je pense que cela se produira plus tôt que nous ne nous y attendons.

L'hon. M. LAIRD: Le dividende d'Aberhart?

L'hon. M. HOWE: Non, pas le dividende d'Aberhart. Il y a cinq ans, la ligne reliant le Lac-Long et Port-Arthur n'avait absolument aucun trafic; aujourd'hui, c'est l'une des meilleures lignes de trafic du Réseau.

Notre effort consiste aujourd'hui à présenter un tableau de ce chemin de fer qui indiquera, au bilan, les mises de fonds dans la propriété. Nous ne pouvons certes pas nous attendre que les chemins de fer rapportent un revenu sur des fonds qui n'ont jamais été placés dans la propriété. Nous avons additionné ces pertes et pyramidé les intérêts, et nous avons un tableau qui n'a aucune relation avec la propriété. Le placement dans la propriété a une relation avec la productivité du

chemin de fer, ou devrait en avoir une, et c'est ce que nous tâchons d'établir. Nous tâchons de fonder nos recettes ou nos pertes sur la mise réelle de fonds dans la propriété.

L'hon. M. CALDER: Une dernière remarque. En ce que concerne l'avenir, lorsque le problème se résume à la dépense de fonds par le Parlement, relativement aux chemins de fer Nationaux du Canada, je doute fort que le bilan ou les comptes publics fassent la moindre différence. Votre longue expérience, monsieur le Président, vous a appris ceci: Que des fonds soient dépensés ou non, tout dépend de la pression exercée par les circonscriptions électorales et par les conditions politiques en général. Il en a été ainsi dans le passé, et il en sera toujours ainsi. Par conséquent, tous nos commentaires au sujet de ce mode de contrôle des dépenses publiques ne recevront leur application, ni ici ni ailleurs. Je ne crois pas que cela fasse la moindre différence au point de vue politique purement pratique. Si le public exige la dépense d'un million de dollars, le montant sera dépensé si le Parlement l'estime judicieux et si la pression publique est très forte. Telle a été notre histoire dans le passé, et je crois que telle elle sera à l'avenir.

Les remarques de M. Matthews m'ont fortement impressionné. M. Matthews est un comptable d'expérience, et il représente une maison de comptabilité. A son jugement, ce serait une erreur d'inclure certains chiffres dans le bilan. Je désirerais les voir inclus, mais en ce qui me concerne personnellement, je me rangerai au jugement de M. Matthews.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, on a laissé entendre que le bilan du National-Canadien sera étudié plus à fond que les comptes publics du Canada. En réalité, les comptes publics du Canada sont étudiés beaucoup plus profondément, dans les bureaux de tous les journaux de ce Dominion, que le bilan des chemins de fer Nationaux. J'ai un journal, et mon rédacteur passe des heures à scruter des item des comptes publics. Je ne crois pas qu'il examine jamais, pour se renseigner, le compte du National-Canadien; il trouve ce qu'il cherche dans les comptes publics. Et c'est là que neuf des dix plus compétents rédacteurs du Canada iront chercher leurs renseignements concernant ces item de chemins de fer, de même que les autres item de dépenses. C'est une question de pratique. Mon rédacteur voudra connaître le motif de tel ou tel crédit. Son motif est toujours égoïste, je l'admets; il veut voir pourquoi la dépense n'a pas été plus forte dans son territoire. On se fait une fausse idée de croire que le bilan du National-Canadien ou de tout autre chemin de fer au Canada est étudié d'une manière aussi approfondie que les comptes publics du Canada.

Le très hon. M. MEIGHEN: A quoi servirait qu'un trust de placement devienne partie de notre Réseau ferroviaire? Ce n'est pas une filiale du Réseau ferroviaire, mais une filiale distincte, et uniquement financière, du Gouvernement du Canada, tout comme le Réseau ferroviaire même. Ce n'est pas un chemin de fer, et il ne possède aucune activité ferroviaire. Cela me paraît une chose extraordinaire qu'il devienne partie du Réseau et, par suite, fusionne les comptes pour réaliser un objet que je comprends parfaitement.

L'hon. M. HOWE: Vous parlez du Trust des titres?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui.

L'hon. M. HOWE: Nous avons ces titres qui sont tous sur le même pied; c'est-à-dire qu'ils sont des avances du Gouvernement du Dominion au chemin de fer. Certains d'entre eux sont des avances en vue d'améliorer la voie ferrée. Nous voulons les maintenir dans notre bilan, parce que nous voulons y faire figurer un relevé de chaque dollar déjà dépensé pour le chemin de fer même. Avec ces titres, et parfois une partie de la même garantie, nous avons les montants dépensés pour combler les déficits. Nous y inscrivons ces titres, et nous leur fixons une valeur qui représente la partie de ces titres qui couvre les dépenses pour la propriété. Et bien que ce soit une compagnie comprise dans le National-Canadien, elle appartient en réalité au ministre des Finances, séparément du chemin de fer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je ne dis pas que je suis opposé, parce que je ne saisis vraiment pas encore le point.

M. MATTHEWS: Votre première idée était que le Trust des titres est sans relation avec l'une quelconque des autres compagnies?

Le très hon. M. MEIGHEN: Elle n'en a pas. C'est une entreprise financière distincte, détenue par le Dominion.

M. MATTHEWS: En ce moment même, nous avons les compagnies *Canadian Northern* et National-Canadien. Or, le *Canadian Northern* n'a aucune relation avec le National-Canadien. Les actions du capital et la propriété sont dévolues au ministre des Finances. Maintenant, je crois comprendre votre difficulté. Le Trust des titres paraît être détaché, être à part, sous la possession du Gouvernement, mais sans aucune relation apparente avec l'une quelconque des autres compagnies comprises dans le Réseau. Mais je tâcherai de montrer la raison de sa nécessité. Sur les livres du *Canadian Northern*, du *Grand Trunk Pacific* et du Canadien-National, et ainsi de suite, figurent aujourd'hui les engagements envers le Dominion du Canada. Or, à cause de la nécessité de conserver ces priorités, il vous est impossible d'éliminer ces engagements des livres de la compagnie de chemin de fer *Canadian Northern* à ce titre, parce que cela relèverait immédiatement la situation antérieure des titres de date postérieure. Les choses étant ainsi, le Trust des titres doit être la rubrique sous laquelle, dans le Réseau, l'engagement est conservé aux fins de priorité sur les livres du *Canadian Northern*. Le seul changement qui se produit est que le *Canadian Northern* devient obligé envers le Trust des titres. Puis, afin d'établir le bilan consolidé, avec les réductions demandées au Parlement, le passif sur les livres du *Canadian Northern* comme compagnie constitutive est compensé par la créance pris en charge par le Trust des titres. De la sorte, tout est éliminé dans le Réseau, sauf les \$270,000,000 des actions du capital que possède le Dominion, et la mise relative de fonds dans la propriété sur les livres des diverses compagnies constitutives. Je reconnais que l'opération est difficile à comprendre.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'en comprends très bien l'existence, et je comprends pourquoi vous y tenez. De fait, j'irai plus loin et je dirai que je ne vois pas comment vous obtiendrez ce que vous voulez, sans lui. Mais je ne puis comprendre la raison pour laquelle il devrait être partie du Réseau national, pour les fins du bilan consolidé.

M. MATTHEWS: Votre difficulté est bien compréhensible. Cela revient toujours aux livres corporatifs du Réseau. Il nous est impossible d'éliminer ces engagements des livres corporatifs, à cause de ces priorités. En d'autres termes, nous ne devons pas bouleverser la situation du *Canadian Northern*, ni celle des autres unités dans leur relation avec les priorités du Gouvernement. Or, si nous laissons dans son état actuel le déficit sur les livres du *Canadian Northern* et des autres compagnies, sauf pour changer le nom du créancier, nous laissons aussi le déficit sur les livres du *Canadian Northern* et des autres compagnies. Alors, dans ce bilan, les réclamations pour le principal des prêts ici s'élimineront, lors de la consolidation, à l'encontre des engagements qui doivent rester sur les livres du *Canadian Northern* et des autres compagnies.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est-à-dire qu'il vous est impossible d'obtenir un bilan consolidé qui représentera en réalité la réduction, à moins d'y inclure cet item?

M. MATTHEWS: Oui, monsieur.

L'hon. M. O'CONNOR: Monsieur le Président, l'un des points les plus importants qui, à mon avis, ont été soulevés ici aujourd'hui, est celui qu'a soulevé le sénateur Hugessen, quand il a lu un paragraphe de l'état financier présenté aux acquéreurs éventuels d'obligations, à l'occasion d'une récente émission que nous avons vendue aux Etats-Unis. Selon la remarque du sénateur Hugessen, il a fallu insérer dans cet état un paragraphe spécial pour attirer l'attention sur le fait que \$1,250,000,000 de valeurs passives, telles que figurant dans les comptes du chemin de fer, faisaient double emploi dans les comptes du Gouvernement du

Dominion. Cela revenait effectivement à dire qu'il y avait une certaine erreur dans la comptabilité, et que les acquéreurs éventuels d'obligations ne devaient pas considérer la situation financière des chemins de fer Nationaux et du Dominion comme étant aussi mauvaise qu'elle le serait, si cette somme n'était pas un item faisant double emploi dans la colonne du passif. Or, les chemins de fer ne sont pas la première aventure du Gouvernement du Dominion qui ait manqué de réaliser un profit immédiat. Ils font partie des propriétés publiques du Dominion, et l'on peut dire sans crainte qu'ils le resteront. Et dans les entreprises d'Etat comme dans toute autre entreprise, il faudra s'efforcer d'accroître les recettes des autres services, jusqu'à l'époque où le ministre des Transport pourra présenter un bilan pour les chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: M. O'Connor, le secrétaire-légiste, désire poser une question à M. Matthews.

Le SECRÉTAIRE-LÉGISSE: Je vous lirai un mémoire que j'ai remis à M. Dandurand et au sénateur Meighen, et qui révèle l'état d'esprit quant à l'article 22 du Bill:

Je ne puis dégager l'intention de l'article 22. Il me vient à l'esprit que les mots "la présente loi" représentent une erreur, et qu'on a voulu dire la Loi de 1933 (laquelle contient l'expression "comprise"). Il se peut, toutefois, que l'on ne désire pas que le Trust des titres doive être "compris" pour les fins de la Loi de 1933. L'article peut sans doute comporter une explication qui ne se présente pas à mon esprit.

Quel est l'objet de dire qu'il sera une compagnie comprise dans les chemins de fer Nationaux, pour les fins de la présente loi?

M. MATTHEWS: Lors de l'insertion de cet article, l'idée était que les fins de la présente loi ont peut-être une double portée, à part l'annulation des actions du capital. Tout d'abord, l'article a pour objet de demander au Parlement l'autorisation d'opérer ces réductions. Supposons maintenant que l'autorisation ait été accordée. Il s'agit ensuite de conserver les priorités. Telle était l'idée.

L'hon. M. HOWE: Ce Bill ne produirait-il pas tout son effet si l'on omettait ces mots "pour les fins de la présente loi"? L'article se lirait alors:

Le Trust des titres est déclaré être une compagnie comprise dans les chemins de fer Nationaux.

Le SECRÉTAIRE-LÉGISSE: Il me semble que, au point de vue de vos propres intérêts, vous vous limitez indûment, quand vous dites qu'il sera un élément des chemins de fer Nationaux pour les fins de la présente loi. Je ne vois pas pourquoi vous n'avez pas dit qu'il sera un élément des chemins de fer Nationaux du Canada. Alors il tomberait sous le coup de la législation de 1932-1933.

M. VARCOE: La raison, puis-je dire, de l'inclusion de ces mots, est que la Loi de 1932-33 sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien contient des dispositions qui, a-t-on cru, ne devraient pas s'appliquer à cette corporation. Je mentionne en particulier l'article 93, lequel substitue les régisseurs du National-Canadien au Conseil d'administration de toutes les compagnies constitutives. L'intention n'était pas, si je comprends bien, de mettre les régisseurs du National-Canadien dans une telle relation avec cette corporation.

Le SECRÉTAIRE-LÉGISSE: Et vous ne voulez pas l'étendre?

L'hon. M. DANDURAND: Que devient alors la proposition tendant à ce retranchement?

Le SECRÉTAIRE-LÉGISSE: Si c'est l'intention, je laisserais ces mots, je n'aurais plus rien à dire à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Le Comité comprend qu'une question a été soulevée au sujet d'un certain article qui pourrait réaliser un objet que le Gouvernement lui-même ne veut pas—qui pourrait rendre ceci applicable à la Loi de 1932-33, avec laquelle il n'a aucune relation. Quand nous aborderons l'article, ou bien il sera adopté,

ou bien il n'aura aucune relation. Si un amendement doit être proposé, quel-
un devrait le préparer.

Le Comité a-t-il fini d'interroger M. Matthews?

L'hon. M. COTÉ: A l'article 22, il pourrait être judicieux de décrire les
objets que M. Matthews a en vue. Cela éclaircirait la situation.

M. MATTHEWS: Cela pourrait être fait.

Le PRÉSIDENT: Dans l'intervalle, nous réserverons l'article.

L'hon. M. HOWE: A mon sens, le seul principe serait d'exclure la disposition
portant que les administrateurs des chemins de fer Nationaux du Canada doivent
être les administrateurs de toutes les compagnies filiales, pour la raison que
cette compagnie particulière a ses propres régisseurs.

Le PRÉSIDENT: Nous vous confions le soin d'élaborer ce texte.

Maintenant, messieurs, nous avons M. Thomson.

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur Thomson, pendant nombre d'années,
vous vous êtes occupé des comptes du *Canadian Northern*?

M. R.-G.-O. THOMSON (de Toronto): Oui, monsieur.

Le très hon. M. MEIGHEN: Jusqu'à quelle date?

M. THOMSON: 1918.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous avez étudié ce Bill et le redressement des
comptes. Exposez au Comité vos vues sur le sujet.

M. THOMSON: Je ne crois pas avoir suffisamment étudié la question pour pou-
voir vous présenter une vue bien générale.

L'hon. M. LAIRD: Avez-vous quelque peu étudié le projet?

M. THOMSON: Oui, je l'ai étudié quelque peu.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quelle est votre opinion générale. Exposez-la au
Comité.

M. THOMSON: Il me paraît très utile que le Gouvernement ait pris en consi-
dération une mesure de ce genre. La Commission Duff a tracé la voie pour l'étude
de ces comptes et de l'organisation du capital des chemins de fer; elle a laissé
entendre que c'était qu'une question de temps avant que le problème fût mis à
l'étude. Désirez-vous des détails?

Le PRÉSIDENT: Exposez-nous ce que bon vous semblera. Il se peut que nous
vous posions des questions, mais soyez sans inquiétude.

M. THOMSON: En ma qualité d'homme d'affaires, j'approuve généralement le
Bill dans son état actuel. Je ne suis pas avocat.

Le PRÉSIDENT: Tant mieux.

M. THOMSON: Je ne m'occupe pas de politique, mais comme homme d'affaires
la mesure me paraît être un pas dans la bonne voie.

Le très hon. M. MEIGHEN: Critiquez-vous quelque particularité du projet?

M. THOMSON: On pourrait, ce me semble, changer l'expression "part de pro-
priétaire", qui pourrait donner lieu à fausse interprétation.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous voulez dire le titre?

M. THOMSON: Le titre "part de propriétaire" pourrait être changé.

Le très hon. M. MEIGHEN: Que proposeriez-vous?

M. THOMSON: "Dépenses d'établissement", si vous voulez fixer les dépenses
d'établissement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pour être précis, il vous faudrait dire "dépenses d'établissement, moins les déficits et moins les intérêts".

M. THOMSON: Cela pourrait être dit. L'item de \$18,000,000 et l'item des dépenses d'établissement par le Gouvernement du Dominion pour les chemins de fer du Gouvernement canadien, un peu plus de \$300,000,000, me paraissent réguliers. Il me semble qu'on pourrait faire état de l'autre item, mais généralement parlant je crois que la situation est bien établie.

Le PRÉSIDENT: Quel autre item?

M. THOMSON: Le montant de \$270,000,000 pourrait encore être réduit, ou il pourrait être augmenté, selon les éventualités probables.

L'hon. M. DANDURAND: Vous croyez que, dans l'intérêt des chemins de fer Nationaux du Canada, les bilans devraient figurer sous ce Bill?

M. THOMSON: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous poser d'autres questions à M. Thomson? Si j'ai bien compris, M. Thomson approuve le mouvement en vue d'édicter cette mesure législative. Il a exprimé une opinion sur certains item, et il a exprimé ses vues quant à la justesse du titre "part de propriétaire". A son avis, ce titre pourrait être changé.

Le très hon. M. MEIGHEN: Voyez-vous objection à donner au public des renseignements en sus du bilan, de sorte que le public ait toujours sous les yeux les avances de fonds et les éliminations dans la présentation de ce bilan? Je veux dire comme partie du bilan du National-Canadien présenté au public chaque année.

M. THOMSON: Je n'y vois aucune objection.

L'hon. M. DANDURAND: Mais vous l'attacheriez à l'autre état prévu par le Bill, c'est-à-dire aux comptes publics.

Le PRÉSIDENT: Le Gouvernement du Dominion présentera l'état, au lieu du National-Canadien.

M. THOMSON: Je ne suis pas suffisamment au courant des comptes publics pour savoir en quoi cela consiste, mais je ne vois aucune objection à ce qu'il figure au bilan comme annexe distincte.

Le très hon. M. MEIGHEN: Annexé au bilan, non pas comme partie du bilan.

M. THOMSON: Non.

L'hon. M. HOWE: Avez-vous jamais vu rien de semblable dans un bilan?

M. THOMSON: Non; mais je ne crois pas, monsieur, avoir jamais rien vu de semblable aux chemins de fer Nationaux du Canada...

Quelques hon. SÉNATEURS: Oh, oh!

M. THOMSON: C'est un problème.

L'hon. M. HOWE: Nous tâchons de transformer ce problème en une question pratique.

M. THOMSON: La mesure me paraît très constructive. Vous pouvez voir que la question a fait l'objet d'une étude minutieuse. Je ne la critique en aucune façon. Il me semble que quelque chose devrait être accompli.

L'hon. M. BARNARD: Si l'on insérait les renseignements dans une annexe, pensez-vous que ce serait nuire à la vente des obligations subséquentement garanties par le Gouvernement du Dominion?

M. THOMSON: Cela n'est guère de mon domaine. Je ne le pense pas.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous avez, m'avez-vous dit, éprouvé de grandes difficultés à analyser l'état actuel pour déterminer la valeur des titres. Vous croyez que cela serait clarifié?

M. THOMSON: Je le crois, considérablement clarifié.

Le PRÉSIDENT: M. Thomson nous a bien exposé ses vues, et il est prêt à répondre aux questions; mais si vous n'en avez pas à lui poser, il sera heureux d'être soulagé. Il est à votre service, mais si vous n'avez plus de questions à lui faire, puis-je lui permettre de se retirer?

Le très hon. M. MEIGHEN: Parfaitement.

Le PRÉSIDENT: Grand merci, monsieur Thomson.

Le Comité s'ajourne au mardi, 6 avril, à onze heures du matin.

COMPTE RENDU DES TÉMOIGNAGES

SÉNAT,

MARDI, le 6 avril 1937.

Le Comité permanent des Chemins de fer, télégraphes et havres, auquel a été renvoyé le Bill 12, Loi pourvoyant à la revision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, s'est réuni ce jourd'hui à onze heures du matin.

Le très hon. M. GRAHAM préside.

Le PRÉSIDENT: Nous avons ici ce matin M. George McDonald de la Chambre Canadienne de Commerce, de Montréal. Entendrons-nous M. McDonald?

M. McDONALD: Monsieur le Président, voulez-vous permettre à M. Morgan, le président de l'organisation, de dire d'abord quelques mots?

L'hon. M. DANDURAND: Lors de l'ajournement vendredi dernier, nous avions cru que M. Morgan, qui a déjà été entendu au Comité de la Chambre des communes et dont la déposition a été imprimée et est devant nous, ne rendrait pas témoignage devant notre Comité, à moins d'avoir d'autres remarques à nous présenter. Il serait inutile qu'il se répète en ce Comité. C'est du moins ce que j'ai pensé; je ne sais pas si le Comité a pensé comme moi.

Le PRÉSIDENT: Entendrons-nous ce que M. Morgan a à dire?

Quelques hon. SÉNATEURS: Oui.

L'hon. M. DANDURAND: Me permettez-vous de faire d'abord un exposé? Vendredi, nous avons eu une très intéressante réunion du Comité, à laquelle, je regrette de le dire, tous les membres du Comité n'étaient pas présents. L'article 24 prévoit que chaque année les comptes publics contiendront un appendice indiquant l'aide totale accordée à tous les chemins de fer, depuis la Confédération. L'article 23 énonce:

Les régisseurs du Trust des titres doivent soumettre tous les ans au Parlement (avec le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada) par l'intermédiaire du ministre des Transports un bilan ainsi qu'un rapport indiquant d'une façon sommaire les opérations du Trust des titres au cours de chaque année civile.

J'avais l'impression, lorsque nous nous sommes ajournés vendredi—le sénateur Meighen me rectifiera si je fais erreur—que la seule question dans notre esprit était de savoir si cet état devait figurer dans les comptes publics seulement comme appendice, ou être aussi annexé au bilan annuel des chemins de fer Nationaux du Canada. Je demanderai au sénateur Meighen s'il a ainsi compris le point où nous en étions.

Le très hon. M. MEIGHEN: Notre seule entente réelle a été que nous devrions terminer l'étude du Bill en Comité ce matin. La discussion a plutôt roulé sur ce dernier point que le leader du Gouvernement a mentionné, quant à la sagesse d'amplifier les bilans des chemins de fer Nationaux du Canada par une révélation plus étendue de ce qui était survenu sous forme d'avances, de déficits, et ainsi de suite. Je ne veux pas que l'on entende que je suis satisfait pour la simple raison que, certaines sommes faisant double emploi, elles devraient être éliminées de l'état des chemins de fer Nationaux du Canada. Je ne sais si le Comité m'appuie sur ce point, car je n'ai pas insisté. Nous ne devrions pas, sans nécessité, pro-

longer cette discussion, mais je désire que M. Morgan nous présente ses remarques, ainsi que M. McDonald, avant d'entrer dans notre délibération définitive de la mesure. Nous ne voulons pas retarder le Gouvernement.

L'hon. M. MURDOCK: Le sénateur Dandurand a parlé de l'aide accordée aux chemins de fer depuis 1867. Qu'est-ce à dire de l'Appendice N° 3 qui paraît inclure des item se totalisant à plus de \$15,000,000, imputables aux chemins de fer depuis 1849, 1854 et 1855?

L'hon. M. DANDURAND: J'aurais dû dire depuis 1849, au lieu de 1867.

Le PRÉSIDENT: Entendrons-nous maintenant M. Morgan?

M. HENRY W. MORGAN, président de la Chambre Canadienne de Commerce, Montréal: Monsieur le Président et honorables messieurs, au nom de l'Exécutif de la Chambre Canadienne de Commerce, je tiens à remercier les honorables membres de ce Comité de l'occasion qu'ils nous ont procurée d'esquisser nos vues réfléchies sur le Bill N° 12, tel qu'adopté par la Chambre des communes et actuellement soumis à la délibération de ce Comité du Sénat.

Je tiens aussi à exprimer notre reconnaissance de l'action exercée par le Gouvernement en modifiant le Bill primitif, à la suite de notre comparution devant le Comité permanent des Chemins de fer et de la navigation, à la Chambre des communes. Un nouvel article (24) a été inséré dans le Bill actuel, et cet article prévoit la publication annuelle, en appendice aux comptes publics du Canada, d'un état indiquant l'aide totale accordée par le Dominion à tous les chemins de fer, indiquant aussi la manière dont cette aide a été exposée dans les comptes publics du Canada.

Lors de ma comparution devant le Comité de la Chambre, j'ai indiqué que l'Exécutif de la Chambre de Commerce partageait l'avis du ministre des Transports et de l'honorable ministre des Finances, et croyait que le changement dans le système de comptabilité des chemins de fer Nationaux du Canada qui fait l'objet de ce Bill, ne devrait pas dissimuler au public canadien le montant d'argent qui, au cours des années, a été placé dans cette vaste entreprise. Pour mener cette croyance à sa conclusion, nous avons recommandé qu'il fallait reporter en bas de page, ou en appendice au bilan des chemins de fer Nationaux du Canada, un relevé complet et permanent de ces frais accumulés d'année en année. Nous avons fait observer, de plus, que le Bill, tel qu'alors rédigé, n'assurait pas cette clarté proposée que le ministre et nous-mêmes recommandions.

Le très hon. M. MEIGHEN: N'assurait pas quoi?

M. MORGAN: La clarté, la netteté.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est la révélation que vous entendez vraiment?

M. MORGAN: Oui.

L'hon. M. DANDURAND: Cela s'applique-t-il au Bill que vous aviez devant vous, ou au Bill tel que modifié depuis?

M. MORGAN: Le Bill, tel que modifié, n'éclaircit pas encore assez la situation. Malgré les amendements et l'inclusion de l'article 24 dans le Bill n° 12, nous n'en croyons pas moins que l'effet des changements projetés ne donnera pas aux comptes des chemins de fer Nationaux du Canada la clarté désirée à laquelle ont droit les contribuables de ce pays.

Par conséquent, pour réaliser pleinement les intentions tout d'abord exprimées par le Gouvernement et par notre Exécutif, nous recommandons que le Bill 12 soit de nouveau modifié de façon à permettre l'application de l'état, prévu à l'article 24 du Bill, au bilan des chemins de fer Nationaux du Canada, en ce qui concerne les avances que le Dominion a faites à ces chemins de fer. Cette action, croyons-nous, est conforme aux principes sains de finance publique.

Le vice-président du Comité des finances publiques de la Chambre de Commerce, M. George-C. McDonald, qui est un expert-comptable, et qui m'ac-

compagne ici aujourd'hui, a fait une étude approfondie des effets de ce Bill. M. McDonald désire présenter un mémoire supplémentaire, qui a reçu l'approbation de l'Exécutif, sur le système de comptabilité des chemins de fer Nationaux du Canada, en tant qu'il intéresse les comptes publics du Dominion. M. McDonald s'appliquera à répondre aux questions détaillées que les honorables membres pourront désirer lui poser au sujet des recommandations que l'Exécutif de la Chambre de Commerce expose aujourd'hui.

Je puis dire que M. McDonald est aussi l'ancien président du Comité exécutif de la Chambre Canadienne de Commerce, et qu'il est, par conséquent, bien qualifié pour parler en son nom.

Je vous remercie, messieurs.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un désire-t-il interroger M. Morgan? Sinon, nous entendrons M. McDonald.

M. GEORGE McDONALD, de la Chambre Canadienne de Commerce, Montréal: Monsieur le Président, et honorables messieurs.

Les principaux changements dans le Bill n° 12, en ce qui concerne le bilan des chemins de fer Nationaux, au 31 décembre 1935, sont les suivants:

1. Réduire de \$262,000,000 les placements au compte du capital-actions détenu par le Gouvernement du Dominion et des anciens octrois du Gouvernement.
2. Éliminer les déficits en espèces des \$361,000,000 au compte des emprunts au Dominion du Canada en les créditant aux Profits et pertes.
3. Virer l'imputation de \$495,000,000 pour intérêts sur emprunts au Gouvernement au crédit des Profits et pertes.

A l'exception de certains comptes courants, le reste des comptes est alors groupé sous la rubrique de ce qui est appelé part de propriétaire.

Dans les comptes publics du Dominion, ces inscriptions ont eu leur effet sur le Fonds du revenu consolidé pour un montant de \$379,000,000, représentant les déficits en espèces déjà mentionnés (\$361,000,000) et divers autres item. L'addition de ce montant aux déficits de \$241,000,000 déjà imputés au Fonds du revenu consolidé, et ne figurant pas au bilan du chemin de fer, porte à \$620,000,000 le montant des déficits ferroviaires absorbé dans le Fonds consolidé. L'imputation des intérêts ayant été éliminée, cette somme, plus la part de propriétaire de \$688,000,000, forme un total dépassant \$1,300,000,000, représentant la partie de la dette du Dominion contractée pour les fins des chemins de fer Nationaux et sur laquelle un intérêt est payé à un taux légèrement supérieur à 4%.

C'est pourquoi, je proposerais que le bilan révisé des chemins de fer Nationaux du Canada devrait porter, en bas de page, une note à l'effet que la part de propriétaire représente une partie de la dette à payer du Gouvernement du Dominion, au montant de \$1,300,000,000. (Annexe à joindre.)

Toutefois, pour obtenir une juste appréciation de la situation, il est nécessaire d'aller plus loin que le bilan des chemins de fer Nationaux.

Au cours des délibérations antérieures de ce Bill, on a proposé de préparer une consolidation des bilans du Dominion et des chemins de fer. Elle a été préparée puis soumise au Comité permanent des Chemins de fer et de la navigation (Compte rendu des délibérations et des témoignages N° 5, mardi, 9 mars 1937). Comme elle était sous une forme très condensée, une élaboration a été préparée et soumise en même temps.

Le PRÉSIDENT: Quel comité était-ce?

M. McDONALD: Le comité des Communes.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes très jaloux de la distinction.

M. McDONALD: J'espère que cette addition sera faite à mes remarques.

Les principaux points que fait ressortir ce bilan consolidé redressé sont, premièrement—le total des engagements du Dominion du Canada, y compris les chemins de fer, d'environ \$4,750,000,000,—et deuxièmement—l'étendue dans laquelle cette dette est attribuée à l'acquisition et à l'exploitation des chemins de fer. En d'autres termes, les valeurs actives et les déficits des chemins de fer Nationaux du Canada ont été séparés des autres valeurs actives et déficits du Dominion du Canada. En même temps, les engagements ont été établis de manière à indiquer le montant de la dette applicable aux deux systèmes de comptes.

L'examen de l'actif du bilan inclus révèle que les valeurs tangibles des chemins de fer dépassent un peu \$2,000,000,000. La question de savoir si l'actif vaut réellement cette énorme somme pourrait prêter à discussion, mais elle n'est pas importante dans le présent débat.

A ce chiffre est ajoutée une proportion du Fonds consolidé provenant du virement d'environ \$621,000,000 de déficits du chemin de fer. Ce dernier montant n'est que la contribution du Dominion pour combler les déficits en espèces des chemins de fer—*i.e.*, les frais d'exploitation plus les intérêts sur les engagements directs, moins les recettes ferroviaires—et ne comprend pas les intérêts sur les item inclus dans la part de propriétaire, non plus que sur cette partie de la dette fondée du Dominion qui a servi à combler ces déficits.

Les engagements directs des chemins de fer Nationaux du Canada, tels qu'ils figurent au bilan révisé, s'élèvent approximativement à \$1,318,000,000. En déduisant ce montant du total des valeurs tangibles et des déficits, il reste un solde approximatif de \$1,363,000,000. Cela représente le montant de la dette contractée par le Gouvernement du Dominion pour le compte des chemins de fer Nationaux du Canada, sans faire entrer en ligne de compte les intérêts sur avances, y compris la somme de \$495,000,000 "intérêts courus sur prêts du Gouvernement", figurant au bilan des chemins de fer Nationaux du Canada, au 31 décembre 1935. Bien que ce chiffre se soit accumulé dans les livres des chemins de fer Nationaux du Canada, il n'en a jamais été fait état dans les comptes publics du Canada. Si ce chiffre avait été inclus avec les déficits en espèces dans les chemins de fer Nationaux du Canada, le déficit accusé aurait atteint plus de \$1,116,000,000, et les déficits sur "tous les autres comptes, y compris les dépenses de guerre" dans le Fonds consolidé, auraient subi une réduction correspondante. En même temps, la dette publique provenant des chemins de fer Nationaux du Canada aurait figuré au montant de \$3,177,000,000.

Les particularités des autres valeurs actives, après élimination des item des chemins de fer Nationaux du Canada, sont représentées avec des détails fortement semblables dans les comptes publiés, sauf que le "Fonds consolidé" a été soumis à une analyse. Tel que révisé dans les comptes publics, cet item figure à \$1,573,810,265.21. Après virement des déficits ferroviaires au compte du chemin de fer National du Canada, le solde est représenté sous deux rubriques:

(1) Part fédérale de l'aide	\$240,102,587 00
(2) Tous autres comptes, y compris dépenses de guerre	712,374,941 52
	<hr/>
	\$952,477,528 52

Dans l'étude du montant que les chemins de fer Nationaux du Canada ont coûté au Dominion, il faut tenir compte non seulement des déficits annuels, dépassant beaucoup en moyenne \$50,000,000 par année pour les six dernières années, mais aussi des intérêts que le Gouvernement du Dominion acquitte sur les \$1,363,000,000, qui représentent la partie de la dette applicable aux chemins de fer Nationaux du Canada. A 4%, cela représente une dépense annuelle en espèces dépassant \$50,000,000.

Depuis lors, une autre année s'est écoulée, et dans son estimation du bilan national au 31 mars 1937, le ministre des Finances indique que la dette brute du Dominion du Canada s'est accrue de \$99,000,000, par rapport à l'année précédente, et l'état des chemins de fer Nationaux du Canada indique une augmentation de \$30,000,000 dans la dette à long terme. Les déficits des chemins de fer Nationaux du Canada ont accusé une augmentation de \$44,000,000, et la part fédérale de l'aide un accroissement de \$46,000,000.

Bien que ce soit la proposition de la Chambre de Commerce que les comptes des chemins de fer devraient indiquer les avances totales du Dominion, il est évident que la majeure partie de la dette du Dominion, directe et indirecte, provient des chemins de fer Nationaux, et que, dans tout financement, soit pour les chemins de fer soit pour autres fins fédérales, les deux comptes doivent être examinés.

Au point de vue du contribuable aussi bien que du capitaliste, la seule manière de régulièrement représenter la situation est l'emploi d'un bilan consolidé, du genre de celui qui est maintenant soumis.

CONSOLIDATION DES BILANS

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA—31 DÉCEMBRE 1935

COMPTES PUBLICS DU CANADA—31 MARS 1936

Après la mise à effet des dispositions du Bill N° 12

ACTIF

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA:

VALEURS TANGIBLES:

Courant	\$	74,787,953	24
Différé		18,837,219	76
Débts non redressés		22,064,024	49
Chemins de fer, matériel, propriétés, fonds d'amortissement, compagnies affiliées, etc.		1,945,022,769	15
			<u>\$2,060,711,966</u> 64

DÉFICITS:

Proportion du fonds consolidé provenant du transfert des déficits ferroviaires, à l'exclusion des intérêts sur avances du Gouvernement		621,332,736	69
			<u>\$2,682,044,703</u> 33

EN GÉNÉRAL:

VALEURS ACTIVES:

Espèces et matières d'or et d'argent	22,480,437	11
Avances—Provinces, etc.	223,788,091	49
Gouvernements étrangers	30,494,720	00
Prêts—Etablissement de soldats et agricole	43,594,539	60
Divers comptes courants	43,649,302	06
Prêts au C.N.R., janvier-mars 1936	1,183,592	65
Autres comptes de chemins de fer	8,513,700	84
		<u>\$ 373,704,383</u> 75

VALEURS NON ACTIVES:

Canaux	242,855,235	35
Travaux publics—Divers	265,165,018	23
Matériel militaire	12,035,420	50
Comptes territoriaux	9,895,947	68
Divers placements (surtout Commission des ports nationaux)	79,621,229	71
Navires à vapeur du National-Canadien	15,507,970	19
Vieux comptes—C.P.R.	62,791,435	25
Divers chemins de fer—surtout Baie d'Hudson	54,488,433	22
		<u>\$ 742,360,690</u> 13

DÉFICITS:

Solde du Fonds consolidé représentant:			
Part fédérale de l'aide	240,102,587	00	
Tous autres comptes, y compris dépenses de guerre	712,374,941	52	
			<u>\$ 952,477,528</u> 52
			<u>\$2,068,542,602</u> 40
			<u>\$4,750,587,305</u> 73

PASSIF

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA:

Dettes à long terme envers le public..	\$1,154,779,000 79
Intérêts minoritaires dans capital-actions..	4,584,225 00
Engagements courants..	45,330,201 95
Engagements différés..	3,423,088 12
Crédits et réserves non redressés..	35,272,608 46
Subventions du Gouvernement..	2,570,904 78
Prêts temporaires du Gouvernement remboursés en mars 1936..	72,683,250 00

 \$1,318,643,279 10

*Proportion de la dette fondée du Gouvernement du Dominion applicable aux chemins de fer Nationaux du Canada..

 1,363,401,424 23

 \$2,682,044,703 33

EN GÉNÉRAL:

Dettes fondées, moins fonds d'amortissement.. \$3,211,347,008 32

*Moins: Proportion applicable aux chemins de fer Nationaux du Canada..

 1,363,401,424 23

 \$1,847,945,584 09

Fonds d'assurance et de pension..

 150,614,097 08

Autres engagements..

 69,982,921 23

 \$2,068,542,602 40

NOTE:

* Il a été opéré un virement de \$1,363,401,424.23 de la dette générale du Dominion aux chemins de fer Nationaux du Canada, représentant l'excédent de l'actif et des déficits ferroviaires (à l'exclusion des intérêts sur prêts du Gouvernement) sur les engagements directs. Il ressort que, dans la mesure de cet excédent, la dette du Dominion a été contractée pour les fins des chemins de fer Nationaux du Canada. L'intérêt qui n'est pas inclus est un montant de \$495,030,137.29 accumulé sur les livres du chemin de fer au 31 décembre 1935, mais éliminé par les termes du Bill 12, de même que les intérêts sur \$241,704,073 représentant la contribution du Dominion pour déficits en espèces imputés au Fonds consolidé

 \$4,750,587,305 73

Tel est mon mémoire. J'ajouterai simplement que j'ai préparé un autre état, que je serais heureux de distribuer, indiquant la proposition de la Chambre de Commerce et portant sur le présent système des chemins de fer Nationaux du Canada (Pièce A). Elle se borne à prendre le bilan tel que dressé et figurant aux rapports du Comité dans l'autre Chambre, avec une note en bas de page.

Or, le Trust des titres a pour fonction de porter les créances qui sont, pour ainsi dire, retirées.

L'hon. M. DANDURAND: Éliminées.

M. McDONALD: Ma foi, je n'accepte pas "élimination", parce que le Trust des titres est maintenu en existence afin que d'autres créances ne prennent pas rang avant les créances du Gouvernement du Dominion. Le Trust des titres a une part équitable de \$270,000,000 portée comme part de propriétaire. Ces \$270,000,000 représentent des créances de \$1,218,000,000. Ce sont, à mon estimation, les créances que le Dominion du Canada n'abandonne pas. Elles ne sont pas abandonnées, parce qu'il existe d'autres créances, des titres de rang secondaire de quelques-unes des compagnies impliquées dans les chemins de fer du Gouvernement canadien, et on ne leur permettra pas de bénéficier du changement dans cette structure du capital. Je comprends que le Trust des titres est constitué aux fins de détenir ces créances à concurrence de \$1,200,000,000. Ces créances ne comprennent pas les \$621,000,000 que j'ai mentionnés comme étant les déficits du chemin de fer qui sont portés en compte dans le Fonds consolidé. S'ils étaient inclus, les créances contre le chemin de fer atteindraient \$1,839,000,000. Telles sont les créances que le Gouvernement tient réellement à faire payer avant que prenne rang l'un quelconque de ces titres de rang secondaire, et je crois que le but du Trust des titres est de maintenir ces créances comme bonnes créances.

Le PRÉSIDENT: En priorité.

M. McDONALD: En priorité.

Je ne saurais dire ce que l'*American Securities Commission* pensera d'un bilan tel que dressé jusqu'ici, sans apostille. Je crois que l'intention de la *Securitates Commission* est d'obtenir les renseignements au sujet de toutes les créances, et je crois que tout bilan devrait exposer le chiffre total des créances. Si le Gouvernement abandonne les créances, c'est parfait, éliminez-les; mais si le Gouvernement les maintient, je sais parfaitement que toute commission de garantie à qui est présenté un bilan avec une part de propriétaire de \$270,000,000 représentant des créances au montant de \$1,200,000,000—part qui, d'après certains d'entre nous, devrait représenter \$1,800,000,000 de créances—avant que prennent rang toutes autres créances. . .

L'hon. M. DANDURAND: Non pas des créances garanties par obligations.

M. McDONALD: Des créances en priorité.

L'hon. M. DANDURAND: Mais je pense aux chemins de fer Nationaux du Canada qui vont emprunter à New-York ou à Londres. Ces créances de deuxième rang n'ont aucun effet sur la valeur de la garantie offerte.

M. McDONALD: Ma foi, elles pourraient avoir effet sur les emprunts, si elles prenaient rang avant eux.

L'hon. M. DANDURAND: Mais elles ne le prennent pas.

M. McDONALD: Cela dépendra, je suppose, de la base de l'emprunt.

L'hon. M. DANDURAND: Je parle de ce qui est mis dans le Trust des titres.

M. McDONALD: Si vous aviez voulu présenter aux banquiers un tableau encore plus favorable, je suis sûr que vous les auriez satisfaits davantage si vous aviez transféré au Gouvernement une plus grande quantité des engagements directs. Les engagements directs du chemin de fer s'élèvent encore à \$1,300,000,000. Si quelques-uns de ces engagements étaient transférés au Gouvernement, il serait possible de rendre encore plus favorable le bilan du National Canadien.

Or, les créances du Trust des titres se composent des \$700,000,000 d'avances de fonds et des \$530,000,000 d'intérêts courus sur emprunts. A mon sens, la créance du Gouvernement ne devrait pas représenter ces intérêts, mais les mises de fonds et les avances en couverture des déficits. C'est le montant qu'à mon avis il faudrait maintenir comme passif éventuel. C'est un passif éventuel tant qu'il prend rang pour les fins qui sont, je crois, celles du Trust des titres.

Eh bien, dans la part de propriétaire, transfert est opéré aux titres ne portant pas intérêt \$282,000,000, au 31 décembre, qui représentent les avances de fonds antérieurement à 1932, et les avances de fonds postérieurement à 1932 sont portées comme prêts productifs d'intérêt. Le reste de la part de propriétaire ne représente, bien entendu, que la mise de fonds dans le chemin *Canadian Northern* et dans les chemins de fer Nationaux du Canada, mise sur laquelle on a habituellement imputé les intérêts.

L'hon. M. HAIG: Pourquoi les \$282,000,000 sont-ils inclus?

M. McDONALD: C'est ce que je me demande, pourquoi ce montant est-il inclus? En l'y incluant, on élimine la dette portant intérêt, et on y insère les avances en couverture d'une dette ne portant pas intérêt pour mises de fonds dans les chemins de fer Nationaux.

L'hon. M. DANDURAND: La chose a-t-elle déjà été accomplie par voie législative?

M. McDONALD: Elle s'accomplit dans ce Bill 12.

L'hon. M. DANDURAND: Le ministre a donné une explication. Il la donnera de nouveau.

Le très hon. M. MEIGHEN: Est-ce le bilan prévu par le Bill?

M. McDONALD: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Et vous recommandez d'inclure cette apostille?

M. McDONALD: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Recommandez-vous que le Bill devrait prescrire un bilan consolidé?

M. McDONALD: Je n'ai pas recommandé cela. Je ne sais pas si j'irais jusque-là. Ceux qui traitent avec le Gouvernement du Dominion et qui veulent constater la situation réelle avant de lui consentir un prêt, tiendront, ce me semble, à voir un bilan consolidé de ce genre. Cela écarterait toutes ces objections au double emploi. Le dernier bilan du chemin de fer, au 31 décembre 1936, indique que le passif brut, y compris le capital du National-Canadien, atteint \$3,204,000,000. En outre, depuis 1932 les déficits des chemins de fer Nationaux ont été éliminés, et depuis 1927 des déficits au montant de \$284,000,000 ont été éliminés pour ce qui concerne les lignes de l'Est. Ainsi donc, les engagements du National-Canadien, selon cet état, et y compris le capital, s'élèvent à \$3,489,000,000. Et le Bill 12 élimine \$262,000,000. Je ne pense pas que personne ne conteste l'élimination de ces \$262,000,000.

Le PRÉSIDENT: Vous l'approuvez?

M. McDONALD: Oui, monsieur. J'irais plus loin. A mon avis, il faudrait donner suite à la recommandation de la Commission Duff, en ce qui concerne la réorganisation du bilan. Mais, pour les fins de ce Bill 12, le passif du National-Canadien, d'après le dernier bilan publié, figure à \$3,200,000,000. Il n'y a là aucun double emploi. Les comptes publics n'y interviennent en aucune façon.

L'hon. M. MURDOCK: Monsieur McDonald, dans votre exposé, vous dites:

C'est pourquoi je proposerais que le bilan révisé des chemins de fer Nationaux du Canada devrait porter, en bas de page, une note à l'effet que la part de propriétaire représente une partie de la dette à payer du Gouvernement du Dominion, au montant de \$1,300,000,000.

Et, page suivante, vous dites:

Les engagements directs des chemins de fer Nationaux du Canada, tels qu'ils figurent au bilan révisé, s'élèvent approximativement à \$1,318,000,000. En déduisant ce montant du total des valeurs tangibles et des déficits, il reste un solde approximatif de \$1,363,000,000.

Or, un nombre considérable de citoyens bien en vue au Canada ont vivement soutenu, nuit et jour, que le Gouvernement canadien devrait renoncer aux entreprises ferroviaires. Je voudrais que vous répondiez à la question suivante: Si le Gouvernement canadien décidait aujourd'hui de lester le National-Canadien et de le vendre au montant de son actif réel, qui, d'après vous, est de \$1,363,000,000...

M. McDONALD: Non, monsieur. L'actif du National-Canadien, tel qu'il figure au bilan, est de \$2,000,000,000.

L'hon. M. MURDOCK: Eh bien, si le Gouvernement vendait le National-Canadien, à n'importe quel prix, la population canadienne ne serait-elle pas obligée de continuer à payer sur un certain montant énorme de dettes publiques pour des années à venir, à cause des chemins de fer Nationaux? Quel serait, approximativement, ce montant?

M. McDONALD: \$2,600,000,000.

L'hon. M. MURDOCK: Elle aurait encore cet héritage de \$2,600,000,000 d'engagements, à cause du National-Canadien?

M. McDONALD: Pratiquement, pour la raison que le Gouvernement a garanti presque tous les engagements directs du chemin de fer. Les engagements directs du chemin de fer, distinctement des engagements du Gouvernement, s'élèvent à \$1,300,000,000, et le Dominion en a garanti la plupart.

L'hon. M. MURDOCK: Le National-Canadien, comme chemin de fer, a généralement fait face à ses frais d'exploitation, comme affaire roulante, n'est-ce pas?

M. McDONALD: A l'exception des déficits en espèces comblés par le Gouvernement.

L'hon. M. MURDOCK: Déficits en espèces qui avaient pour but de couvrir les montants mis à la charge du chemin de fer, depuis 1849?

L'hon. M. McDONALD: Non, monsieur. Des déficits en espèces pour opérations et pour intérêts sur la dette du chemin de fer.

L'hon. M. MURDOCK: Mais les intérêts sur ces prêts de 1849 et 1854, et sur d'autres prêts consentis depuis lors, font partie des mises de fonds, n'est-ce pas?

M. McDONALD: De quels prêts parlez-vous, sénateur?

L'hon. M. MURDOCK: Des prêts inclus dans l'annexe de ce Bill.

M. McDONALD: S'il s'agit des montants inclus dans la dette des chemins de fer Nationaux de \$1,194,000,000, qui est le montant des engagements directs du chemin de fer, c'est-à-dire des obligations détenues par le public, les intérêts en ont été payés. Si les fonds ont été empruntés par le Dominion, ils n'ont pas été imputés aux chemins de fer, et ceux-ci n'en ont pas payé les intérêts.

L'hon. M. MURDOCK: Je tiens à préciser le point suivant: Sans l'héritage des prêts et dépenses pour la construction du chemin de fer dans les années passées, les chemins de fer Nationaux du Canada, comme affaire roulante, auraient assez bien opéré, n'est-ce pas?

M. McDONALD: Non, monsieur, je ne pense pas que je pourrais aller aussi loin. A mon sens, la majeure partie de cette dette a été contractée depuis 1920. Et la dette continue de s'accroître. La dette de l'Etat s'accumule à la cadence de \$100,000,000 par année. Vous saisissez mon point de vue si je disais qu'au lieu que ce soit le Dominion du Canada qui possède les chemins de fer Nationaux, ce sont les chemins de fer Nationaux qui possèdent pour ainsi dire le Dominion du Canada. Il existe deux grands réseaux ferroviaires publics au Canada. Des titres du Pacifique-Canadien, au montant de \$1,300,000,000, sont entre les mains du public. C'est une entreprise publique. Le National-Canadien est une autre grande entreprise publique. Les titres entre les mains du public, directement, et indirectement au moyen des prêts consentis par le Gouvernement, s'élèvent à \$2,600,000,000.

L'hon. M. MURDOCK: A l'annexe A-2, page 9A du Bill, se trouve cet item: "Compte d'avances, 1917 (7-8 Geo. V, c. 24), \$25,000,000, principal non soldé." Sur cet item, l'intérêt couru est de \$28,571,000.

M. McDONALD: Ma foi, sénateur, je pense que c'est l'un des item qui ne sont jamais entrés en compte dans les finances du Gouvernement et qui sont aujourd'hui transférés au Trust des titres.

L'hon. M. MURDOCK: Mais c'est l'un des item qui ont jusqu'ici été portés au compte du National-Canadien, n'est-ce pas?

M. McDONALD: Sur les livres du chemin de fer, mais non sur les livres du Gouvernement. Sur les livres du chemin de fer, au 31 décembre 1936, cet item fait partie du total des \$530,000,000 d'intérêts courus, mais non soldés.

L'hon. M. MURDOCK: Il y a beaucoup d'item de ce genre. En voici un autre: "Emprunt en vertu du crédit 127, Loi des subsides, n° 4, 1920, \$48,611,000." Sur cet item, l'intérêt couru est de \$47,671,000.

M. McDONALD: Mais il n'a jamais été imputé aux comptes publics du Canada.

L'hon. M. MURDOCK: Mais a-t-il été imputé au compte du chemin de fer?

M. McDONALD: Il a été imputé sur le bilan du chemin de fer, et il fait partie de la perte de \$92,000,000 qui figure dans les livres du chemin de fer pour l'année dernière, au 31 décembre 1936.

L'hon. M. MURDOCK: J'ai donc raison de dire que tous ces item font partie de l'héritage de dettes qui écrase le National-Canadien.

M. McDONALD: Ils font partie de ces \$92,000,000, dont le Gouvernement du Dominion n'a absorbé que \$44,000,000.

L'hon. M. HOWE: Vous dites que le montant de la part de propriétaire serait intéressant pour l'*American Securities Commission*. Vous semblez croire que c'est une situation plutôt grave. Cette part de propriétaire, au montant de \$1,310,000,000, est représentée par des titres qui sont détenus. Le Gouvernement du Dominion est le propriétaire des chemins de fer Nationaux, et la dette est en réalité une dette envers lui-même, n'est-ce pas? C'est-à-dire, un prêt à lui-même, en qualité de propriétaire des chemins de fer Nationaux?

M. McDONALD: Ce me paraît être la réalité, monsieur.

L'hon. M. HOWE: Alors, comment pouvez-vous dire que cela nuit à la partie à laquelle s'intéresse l'*American Securities Commission*, qui est la dette à long terme du chemin de fer?

M. McDONALD: J'estime que toute Commission de garantie s'intéresse aux engagements des entreprises au sujet desquelles il lui est demandé d'autoriser une émission d'obligations.

L'hon. M. HOWE: Même si ces créances prennent rang après les obligations qu'elle émettrait?

M. McDONALD: Oui, monsieur.

L'hon. M. HOWE: Je sais que récemment nous avons consacré beaucoup de temps à démontrer à l'*American Securities Commission* qu'il existait un double emploi dans les comptes du chemin de fer et dans ceux du Gouvernement. Quand cette Commission a lancé le prospectus d'émission, elle y a particulièrement noté qu'il y avait double emploi, et qu'il fallait éliminer ce double emploi en examinant la situation de la dette du Gouvernement et du chemin de fer.

M. McDONALD: C'est ce que j'ai tâché d'accomplir par la préparation de ce bilan consolidé, et les banquiers diraient, je pense, que c'est exactement ce qu'ils voulaient.

L'hon. M. HOWE: Ils seraient obligés de dresser le bilan et d'éliminer le double emploi.

M. McDONALD: C'est exact.

L'hon. M. HOWE: Alors, pourquoi vouliez-vous insérer ces \$1,310,000,000 dans le bilan après qu'ils l'avaient éliminé?

M. McDONALD: C'est ou ce n'est pas un engagement des chemins de fer Nationaux.

L'hon. M. HOWE: Nous l'appelons "part de propriétaire". Nous disons que c'est une dette du chemin de fer envers son propriétaire, et qu'elle représente, par conséquent, l'intérêt du Gouvernement canadien dans le chemin de fer.

M. McDONALD: D'autres personnes ont des créances que vous ne voulez pas modifier.

L'hon. M. HOWE: Elles prennent rang tout à fait après cela. Ce sont les créances des obligataires du Grand-Tronc et de personnes dont les titres seraient considérés comme étant sans valeur. Nous prétendons que ces créances sont fictives, mais la dette fondée ne comprend aucune réclamation que nous disions prendre rang après ces créances. Nous ne prenons pas cette attitude.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il autre chose?

Le SECRÉTAIRE-LÉGISSTE: Me sera-t-il permis de demander certains éclaircissements pour le cas où une nouvelle rédaction serait nécessaire?

Le PRÉSIDENT: Est-ce impérieux?

Le SECRÉTAIRE-LÉGISSTE: Je le crois.

L'hon. M. COTÉ: M. McDonald vient de faire un exposé plutôt intéressant. Il a soulevé la question de savoir si une dette n'est pas une dette. Si j'ai bien suivi son argumentation sur ce point signifie que tant que les \$1,300,000,000 seront un engagement des chemins de fer Nationaux du Canada envers qui que ce soit—envers le Trust des titres, envers le Gouvernement ou envers Pierre ou Paul—c'est un engagement qui aura priorité sur quelque autre—dans le cas qui nous occupe sur les titres de rang secondaire de ces diverses organisations. Mais ai-je raison de dire que le point est le suivant: Lorsque nous dressons un bilan d'une organisation, nous devrions indiquer tous ses engagements?

M. McDONALD: Il en est ainsi.

L'hon. M. COTÉ: Et ce bilan révisé ne l'accomplit pas?

M. McDONALD: Il en est ainsi.

Le très hon. M. MEIGHEN: Même si ces engagements prenaient rang après les nouveaux titres à émettre, vous soutenez qu'il faudrait les révéler?

M. McDONALD: Oui.

J'ai ici un autre état des comptes publics du Canada, tels que révisés pour se conformer aux inscriptions résultant du Bill 12. (Pièce B.) Cet état est une copie exacte des comptes publics, sauf que nous avons groupé les item ferroviaires afin d'indiquer la part de propriétaire des chemins de fer Nationaux du Canada, soit \$668,000,000; et plus bas nous avons des item formant les \$1,573,000,000, montant qui comprend l'aide et tous les autres comptes, y compris les dépenses de guerre.

Dans cette forme, les comptes publics indiquent que les mises de fonds du Dominion du Canada sont la part de propriétaire de \$688,000,000 et les déficits de \$621,000,000. Ce sont les item que nous désirerions voir indiquer en bas de page sur le bilan des chemins de fer Nationaux du Canada.

L'hon. M. MURDOCK: Sur ce dernier état je relève un item: "C.P.R., vieux comptes, \$62,791,000". C'est l'un des item aujourd'hui imputés aux chemins de fer Nationaux du Canada.

M. McDONALD: Non, monsieur.

L'hon. M. MURDOCK: Alors, comment expliquez-vous sa présence sur l'état?

M. McDONALD: Puisque vous le demandez, sénateur, je vais répondre à votre question. Tout comme une foule d'autres comptes, cet item aurait dû, je pense, être éliminé depuis longtemps du bilan du chemin de fer. Il représente une avance de fonds au chemin de fer Pacifique-Canadien pour son établissement, et il se rapporte à une emprise du chemin de fer au siècle dernier, je crois. L'item est porté aux comptes publics du Canada, ce bilan renferme quantité d'autres item qu'il serait peut-être avantageux de tirer au clair.

L'hon. M. MURDOCK: Les canaux, par exemple.

M. McDONALD: Parmi les valeurs actives figurent des avances de \$223,000,000 aux provinces. Je crois que les avances aux provinces ne s'élèvent qu'à \$125,000,000, les autres item sont les Commissions de ports. Il me semble qu'il faudra probablement éliminer un certain nombre de ces item. Il y a une certaine quantité d'autres item qu'il serait avantageux de tirer au clair, au point de vue du crédit du Canada.

Le SECRÉTAIRE-LÉGISSTE: Vous employez constamment l'expression "chemins de fer Nationaux". Vous connaissez la définition statutaire des chemins de fer Nationaux. Vos chiffres se bornent-ils aux chemins de fer Nationaux? Je ne me préoccupe que des termes et de leur signification.

M. McDONALD: Quand je parle des chemins de fer Nationaux, j'entends les chemins de fer Nationaux du Canada, au sens de la loi.

Le SECRÉTAIRE-LÉGISSE: C'est ce que j'ai compris. Le Bill en délibération a pour objet de modifier le système de comptabilité, ainsi qu'il est désigné, du Réseau des chemins de fer Nationaux du Canada. Quelques-uns de vos chiffres s'appliquent-ils au Réseau des chemins de fer Nationaux du Canada? Vous savez ce que cela signifie. L'expression est définie dans la loi.

M. McDONALD: Je ne sais pas ce que cela signifie.

Le SECRÉTAIRE-LÉGISSE: Cela comprend les chemins de fer que les chemins de fer Nationaux administrent, tels que l'Intercolonial et le Transcontinental National.

M. SMART: Et le *Canadian Northern*.

Le SECRÉTAIRE-LÉGISSE: Vos chiffres englobent-ils le *Canadian Northern*?

M. McDONALD: J'ai fait entrer en ligne de compte tout ce qui est compris dans ce Réseau ferroviaire. Cela ne comprend pas le chemin de fer de la Baie d'Hudson.

Le SECRÉTAIRE-LÉGISSE: Vous justifiez ma question. J'ai d'abord demandé si vous vouliez dire les chemins de fer Nationaux. Vous dites maintenant que vous entendez le Réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, quand vous englobez également le chemin de fer Intercolonial.

M. McDONALD: Oui. Autant que je sache, tout sauf le chemin de fer de la Baie d'Hudson.

Le SECRÉTAIRE-LÉGISSE: Et vous écarterez les compagnies de navigation à vapeur. Mais cela comprendra les hôtels, les compagnies d'immeubles, les compagnies de service de bacs, ainsi que les compagnies dans lesquelles le National-Canadien et le Pacifique-Canadien sont associées, toute la kyrielle. Il y a, je pense, 127 compagnies filiales.

M. McDONALD: Tous les chiffres que j'ai mentionnés sont contenus dans la préparation de cet état consolidé, et tous les chemins de fer visés sont ceux dont il a été question au cours des délibérations devant le Comité permanent des Chemins de fer et de la navigation, à la Chambre des communes, le mardi, 9 mars 1937.

Le SECRÉTAIRE-LÉGISSE: C'est le Réseau. Il ne s'agit pas des chemins de fer Nationaux du Canada, mais du Réseau des chemins de fer Nationaux du Canada.

Examinez l'article 24. Le bilan projeté fait état de tous les chemins de fer. C'est-à-dire tous les chemins de fer au Canada; et le bilan comprendrait, n'est-ce pas, les chemins de fer autres que le Pacifique-Canadien et le National-Canadien?

M. McDONALD: Oui, dirais-je.

Le SECRÉTAIRE-LÉGISSE: Mais cela signifie-t-il que le bilan englobe ces autres réseaux dont vous faites état dans vos chiffres? Est-il possible que l'article 24, dans ses termes actuels, comporte des chiffres différents de ceux qui ont trait au Réseau?

M. McDONALD: Oui. L'article 24 tend à englober tous les chemins de fer au Canada.

Le SECRÉTAIRE-LÉGISSE: Mais le réseau englobe plus que les chemins de fer.

M. McDONALD: En effet.

Le SECRÉTAIRE-LÉGISSE: Vos chiffres cadreraient-ils avec l'article 24?

M. McDONALD: L'article 24 ne m'intéresse en aucune façon.

Le SECRÉTAIRE-LÉGISTE: C'est ma difficulté. Je serai appelé à la résoudre, et j'ai cru que vous pourriez m'aider. Puis-je donner au Comité l'assurance que l'article 24—je ne pense pas que je le puisse—englobe toutes les choses dont vous avez parlé?

M. McDONALD: Si vous voulez que je me consulte moi-même...

Le SECRÉTAIRE-LÉGISTE: La difficulté est qu'il mentionne les chemins de fer, et les chemins de fer seulement.

M. McDONALD: Je n'ai en aucune façon discuté l'article 24.

L'hon. M. O'CONNOR: Monsieur McDonald, vous avez dit qu'il fallait éliminer certains montants qui figurent ici dans le bilan, et dont quelques-uns sont des avances faites au C.P.R., il y a cent ans. Comment établissez-vous une distinction entre ces montants et les \$1,300,000,000 que le Gouvernement veut éliminer aujourd'hui? Comment justifiez-vous qu'il faudrait en éliminer quelques-uns, et non pas les autres? Comment classifiez-vous ceux qu'il faudrait éliminer et ceux qu'il ne faudrait pas éliminer?

M. McDONALD: Le Gouvernement reconnaît que ces déficits en espèces au montant de \$620,000,000 ne devraient pas être portés comme actif dans le bilan. Ils ont été imputés au Fonds consolidé, ou à l'item des non-valeurs, à votre gré; et le Fonds consolidé comprend tous les item éliminés, et l'argent est supposé englouti. Les comptes publics contiennent quantité d'autres item, y compris celui du C.P.R.—item qui sont glissés dans les comptes publics. Je ne suppose pas que le Gouvernement du Dominion, quand il fait cette concession au chemin de fer Pacifique-Canadien, pouvait agir autrement. Il aurait pu l'imputer au Fonds consolidé. C'était un pur don, et je pense qu'il serait préférable de le transférer au Fonds consolidé.

L'hon. M. O'CONNOR: C'est une question de temps. C'est votre idée que si une dette a cent ans d'existence, il faudrait l'éliminer, mais que, si elle n'a que trois ans d'existence, elle ne devrait pas être éliminée.

M. McDONALD: Ce n'est pas une dette. C'est un actif. Il existe un pénitencier qui s'appelle Saint-Vincent-de-Paul. Un incendie l'a détruit. Or, à l'actif du Dominion du Canada, sous la rubrique des Travaux publics, figure le coût de la première construction, puis celui de la seconde construction. Si vous faites un nettoyage général, il vous faudrait éliminer ce coût et dire qu'il fait partie du Fonds consolidé. Vous n'avez rien à montrer en retour.

L'hon. M. HOWE: Pourrais-je poser une question? La preuve de la solution d'un problème mathématique est de savoir si elle permettra la réduction *ab absurdum*. Vous dites que les chemins de fer Nationaux sont responsables d'une partie de la dette publique pour un montant de \$1,300,000,000. Les comptes publics indiquent que le pays est responsable de \$1,700,000,000; l'état du ministère des Transports indique une mise de fonds de \$1,257,000,000 dans les chemins de fer et la navigation, montant qui a été entièrement imputé à la dette consolidée, ainsi qu'une mise de \$14,000,000 dans le service de la navigation aérienne et de la radio. Les grandes routes indiquent, sous forme de contributions directes, \$63,000,000. Votre dette n'est que de \$3,000,000,000. Pourquoi dites-vous qu'il faudrait maintenir à sa valeur nominale la partie de la dette applicable aux chemins de fer Nationaux du Canada, quand il vous faut opérer une certaine réduction pour vous tenir dans les limites du montant de la dette?

M. McDONALD: Tout dépend de la manière dont vous répartissez les taxes. Vous percevez des taxes et j'espère que, le moment venu, tout sera acquitté.

L'hon. M. HOWE: Mais si vous répartissez des taxes pour des dépenses de guerre réduites, des dépenses d'aide, des dépenses d'édifices publics, ainsi que pour canaux, et contributions de taxes à la navigation et aux grandes routes, mais que vous refusez de répartir aucune partie de la réduction pour les grandes routes, comment établissez-vous la distinction?

M. McDONALD: Je ferais faire une analyse du Fonds consolidé, afin de constater comment a disparu cet item de \$1,579,000,000, les déficits éliminés.

L'hon. M. HOWE: Comment pourriez-vous dire?

M. McDONALD: Ma foi, le tout serait soumis à une analyse. Il a été facile de déterminer le montant des déficits ferroviaires qui avaient été imputés, et il a été facile de déterminer le montant d'aide, pour le représenter comme item distinct.

L'hon. M. HOWE: Vous n'êtes pas très sûr de ces \$1,310,000,000 que vous avez dans ce bilan?

M. McDONALD: Oui, j'en suis sûr.

L'hon. M. HOWE: Dans la préparation de ce bilan, vous avez fait état de chaque sou dépensé pour les chemins de fer, depuis une époque antérieure à la Confédération, et vous avez reporté chaque sou comme partie de la dette fondée du Gouvernement du Dominion applicable au National-Canadien.

L'hon. M. McDONALD: Les plus grandes dépenses remontent à 1920. Je reconnais parfaitement que la dette générale du Dominion du Canada est un chiffre brut, et vous ne pouvez pas en attribuer arbitrairement des parties à tel ou tel item.

L'hon. M. DANDURAND: Je ne puis comprendre l'insistance de M. McDonald à vouloir mettre une apostille sur le bilan du National-Canadien, non pas tant pour renseigner les capitalistes que pour renseigner le grand public, afin d'indiquer que cette somme d'argent a été dépensée, somme qui figure aux comptes publics. Je ne puis comprendre que nous croyions nécessaire d'insérer une apostille sur le bilan qui ira à Londres et à New-York, simplement pour procurer aux gens le plaisir de la contempler, quand cela ne changera pas d'un iota la valeur des obligations que nous offrons au public. Le Dominion du Canada est le garant du National-Canadien en tant que propriétaire du National-Canadien. Cette apostille ne ferait qu'embrouiller l'esprit du capitaliste, et le porterait à croire en l'existence d'un engagement qui n'existe en aucune façon. Je prierai M. McDonald de m'expliquer le motif de sa persistance à recommander l'insertion de cette apostille.

M. McDONALD: Il n'est question ici que du Bill 12, je suppose; et dans l'état actuel de ce Bill, je crois qu'une apostille serait le meilleur moyen de révéler ce que j'estime être la situation exacte du chemin de fer.

L'hon. M. DANDURAND: Lorsque le National-Canadien va emprunter pour son propre compte, avec l'appui du Gouvernement du Dominion, pourquoi exiger que figure sur son bilan une créance secondaire qui n'aura pas le moindre effet sur les titres qui seront offerts au public?

M. McDONALD: Si une compagnie privée s'adressait au public et ne révélait pas les créances contre elle, elle se mettrait aussitôt en difficulté.

L'hon. M. DANDURAND: Parce qu'une compagnie privée peut être liquidée. Si une compagnie privée a contre elle de très importantes créances secondaires qui sont valables, elles pourraient acculer cette compagnie au mur. Mais tel n'est pas le cas qui nous occupe.

M. McDONALD: Sénateur Dandurand, c'est exactement ce que je redoute dans le cas actuel: si les déficits du National-Canadien continuent à la cadence de \$100,000,000 par année, le Gouvernement du Dominion sera liquidé. En regard de cette situation, la dette du Dominion est diluée d'année en année. Non seulement en ce qui concerne le Dominion mais en ce qui concerne également notre cité de Montréal et les provinces, deux seules éventualités me paraissent possibles: ou bien les créanciers cesseront de prêter de l'argent à la cité de Montréal et au Dominion, et ainsi de suite, ou bien il se produira forcément une grande inflation, au détriment du salarié et du porteur de police d'assurance ainsi que des autres épargnants.

L'hon. M. DANDURAND: Vous ne niez pas que si vous chargez à ce point le bilan, vous pouvez empêcher les capitalistes de prêter des fonds au National-Canadien, malgré l'appui du Gouvernement du Dominion.

M. McDONALD: Je n'accepte pas l'expression "charger le bilan". A mon sens, la situation véritable est celle que présente le bilan consolidé. Je préfère beaucoup que le situation soit considérée de ce point de vue, plutôt que du point de vue du National-Canadien. Si vous voulez discuter le bilan des chemins de fer Nationaux, il me semble que, conformément à la recommandation de la Commission Duff, et conformément aux idées d'experts en matière ferroviaire, il faudrait encore réduire le bilan, quant à l'actif. La chose a été maintes fois recommandée publiquement. S'il s'agit de ce bilan, je suis tout à fait disposé à le discuter en temps et lieu. Ce n'est pas, je pense, nécessairement sur la foi de ce bilan que le public prête de l'argent au Dominion du Canada. La population prête des fonds au Dominion sur la capacité du Dominion d'acquitter l'intérêt sur ses emprunts et ses engagements à échéance. Il me semble qu'un bilan consolidé est le seul moyen régulier de l'indiquer.

L'hon. M. HOWE: Une partie considérable de la dette du chemin de fer est celle qu'a garantie le Gouvernement du Dominion. En supposant que la dette soit indiquée dans un bilan consolidé du Gouvernement du Dominion, une garantie est automatiquement donnée à l'égard de ces titres. Or, certains de ces titres ne se vendent qu'à 70% de leur valeur, tandis que s'ils avaient la garantie du Gouvernement, ils se vendraient au pair ou à un prix plus élevé.

M. McDONALD: Sur le bilan consolidé ils devraient figurer séparément, parce que ce ne sont pas des engagements du Dominion.

L'hon. M. HOWE: Nous pouvons toujours les abandonner. Nous étudions sérieusement la question de savoir si nous devrions les acquitter. Sur cette dette à long terme, \$260,000,000 ne sont pas garantis.

L'hon. M. HAIG: Quelle partie du chemin de fer cela couvre-t-il?

L'hon. M. HOWE: Diverses sections du chemin de fer.

L'hon. M. HAIG: Des embranchements?

L'hon. M. HOWE: Et certaines lignes principales, en fait.

L'hon. M. HAIG: En Saskatchewan et en Colombie-Britannique?

L'hon. M. HOWE: Oui.

L'hon. M. BALLANTYNE: Monsieur le Président, nous reconnaissons tous que ces charges ferroviaires sont la plus grande charge que porte le Canada. Or, si nous suivons les sages conseils de M. McDonald, nous présenterons le tableau véritable aux actionnaires du Canada et aux contribuables canadiens. Si nous n'agissons pas ainsi, la population du Canada aura une fausse impression des chemins de fer Nationaux. J'espère que le jour viendra où le Gouvernement actuel ou quelque autre gouvernement s'appliquera à examiner ce problème ferroviaire et à le résoudre effectivement.

L'hon. M. HOWE: Il vous serait impossible de faire adopter un Bill par le Sénat.

L'hon. M. BALLANTYNE: Oh, oui, ce serait possible. Tout ce qui m'intéresse, c'est de voir présenter un tableau véridique de la situation des chemins de fer Nationaux du Canada, tout comme dans le cas des autres corporations.

M. McDonald n'approuverait jamais un bilan d'une corporation privée, si ce bilan éliminait le montant que ce Bill projette d'éliminer. Je crois que c'est le devoir de chaque membre du Parlement de veiller à ce qu'un bilan exact soit présenté au public.

L'hon. M. DANDURAND: J'attire l'attention de mon honorable ami le sénateur Ballantyne sur ce fait, qu'il a lui-même appuyé le principe de mon très honorable ami, M. Meighen, qui était membre du Gouvernement Bennett, quand il a voté en faveur de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

Sous l'autorité de cette loi, les paiements effectués depuis 1923 au National-Canadien en couverture de déficits ont été considérés comme des subventions. Que propose-t-on aujourd'hui? Simplement de donner un effet rétroactif à ce principe, de façon à l'appliquer aux années antérieures à 1933. Le Bill ne comporte aucun nouveau principe. Nous tâchons simplement de rendre rétroactif le principe établi par la Loi de 1932-33 sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

L'hon. M. BALLANTYNE: Le sénateur Meighen pourra mieux que moi répondre à ce point.

Le très hon. sénateur MEIGHEN: Mes remarques seront plutôt brèves, parce que nous avons tous participé à l'entente de vendredi, et nous devrions la respecter. L'observation du leader du Gouvernement est parfaitement juste, en ce qui concerne la situation des déficits après l'adoption de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. A mon idée, et je l'ai déjà dit, l'interprétation de cette loi, telle que reflétée dans le montant, n'est pas exacte; la Commission Duff n'avait aucunement l'intention de recommander l'élimination de ces dettes, mais seulement leur consolidation. Et l'action exercée—bien que nous soyons tous responsables—ne me paraît pas avoir reçu l'approbation du premier ministre de l'époque. Quoi qu'il en soit, elle a été exercée, et nous sommes tous prêts à l'appuyer. Je ne discuterai pas plus longuement ce point.

L'autre jour je me suis efforcé de souligner précisément le point que M. McDonald a fait ressortir, que nous présenterions la situation sous une bien meilleure forme, si nous pouvions avoir un bilan consolidé. Il serait plus juste, plus sincère et plus au point. Je pense qu'il est maintenant trop tard pour le faire, si nous voulons respecter notre entente. Il nous est impossible d'envisager la situation et d'obtenir un Bill, et je désire donner satisfaction au Gouvernement dans la mesure du possible. Je tiens à rappeler au leader du Gouvernement qu'en général presque toutes les mesures ministérielles ont été soumises à ce Comité. J'étais le leader. Nous avons modifié ces mesures, et d'une façon très substantielle. Nous ne devrions pas nous croire tenus, ce me semble, d'adhérer aux termes mêmes du Bill, s'il nous est possible de l'amender. Nous avons déjà amendé d'autres mesures et nous devrions encore le faire. C'est pourquoi je sollicite la même attitude de la part du leader du Gouvernement en cette enceinte.

Je suis prêt à concéder cette question du bilan conjoint, pour deux raisons, et d'arriver à une conclusion; mais je demande au leader du Gouvernement de consentir, en premier lieu, à ce que nous ayons un peu plus de détails sur ce qui est inscrit aux comptes publics—je n'ai pas d'amendement—et, en deuxième lieu, non pour le simple effet sur les capitalistes ou sur les maisons d'émission d'obligations qui garantiront notre émission, car je ne crains pas qu'ils ne comprennent pas la situation, mais parce que notre bilan est un document public porté à la connaissance du public canadien—que nous amendions le Bill en y insérant une annexe indiquant précisément ce que comprend cette part de propriétaire. Cela donnera un état plus juste et plus clair. Même alors il ne comprendra pas une quantité d'item qui pourraient être inclus; mais il signalera du moins un danger, il donnera un avertissement à la population canadienne que c'est ce que nous avons été obligés de faire; que le Canada a accompli quelque chose pour le bilan des chemins de fer Nationaux du Canada, et qu'il l'a accompli aux dépens du Canada.

C'est ma seule idée. Je ne crois pas qu'elle puisse être mieux exprimée que la manière dont M. McDonald l'a exprimée, bien que je n'aie jamais vu son amendement avant cette séance.

Il n'y a rien d'extraordinaire à mettre des apostilles dans des bilans. J'ai des relations avec de nombreuses compagnies, et nos débiteurs insistent pour obtenir une révélation complète. Nombre de compagnies ont récemment insisté

à l'égard des droits de consolidation. Ces droits ne figurent pas au bilan, mais dans une apostille. Vous êtes presque obligés d'employer une apostille, s'il y a arrérage dans les dividendes privilégiés. La chose n'est pas essentielle pour le prêteur de fonds, mais c'est, pour les détenteurs des titres, le public, une révélation précise de la situation réelle. Cela ne causera pas la moindre confusion dans les maisons d'émission à New-York. Si nous n'agissons pas ainsi, c'est la population canadienne qui sera induite en erreur, et nous allons provoquer une psychologie qui appuiera d'autres extravagances. Dieu merci, je ne tiens pas à empirer encore la situation du National-Canadien. Personne, je pense, n'a plus que moi raison de déplorer sa situation. Ce serait la pire chose au monde, au cas où j'aurais des aspirations politiques. Mais telle est la situation.

L'hon. M. DANDURAND: Pourquoi remonter à 1921?

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous ne discuterons pas ce point-là. Examinez le rapport du National-Canadien et le rapport de la Commission Duff, et vous constaterez qui est à blâmer. Lisez simplement ces rapports, et vous n'aurez jamais à m'écouter. Quand un déficit s'enfle de \$100,000,000 durant neuf années consécutives, vous savez à quelle période l'orgie s'est pratiquée. Si vous voulez m'imputer le blâme, je l'assumerai.

Le PRÉSIDENT: Adopté?

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais je vous en conjure, accomplissons la chose la plus juste et la plus favorable afin de signaler au public l'histoire réelle et le dossier véritable du chemin de fer, de façon à ne pas donner aux contribuables du Canada la fausse impression qu'ils sont dans une situation plutôt favorable. Je suis prêt à rédiger une résolution, si le Gouvernement veut bien consentir à l'accepter. L'apostille est ainsi conçue:

La part de propriétaire du Gouvernement du Dominion...

Je l'appellerais plutôt la mise de fonds du Gouvernement, parce qu'autrement le lecteur courant la considérerait comme un excédent.

La part de propriétaire du Gouvernement du Dominion représente une partie de la dette non soldée du Gouvernement du Dominion applicable aux chemins de fer Nationaux du Canada, au montant de \$1,310,-239,239.44.

Ce n'est qu'une apostille, de la même dimension et du même genre que celle qui serait requise dans le bilan de toute compagnie de propriété privée. Acceptez-le, et j'appuierai la mesure.

Je puis dire que je n'ai pas eu le temps de lire toutes les remarques du ministre, mais, le 5 février, il a dit, à la Chambre des communes:

Je crois possible de dresser une annexe qui conservera le relevé historique, et cette annexe peut devenir partie du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada. Cela donnera peut-être satisfaction pour ce qui est du relevé.

C'est tout ce que je demande.

L'hon. M. HOWE: Auriez-vous objection à entendre le sous-ministre des Finances?

Le très hon. M. MEIGHEN: Absolument aucune. Je veux simplement m'en tenir à l'entente. En réalité, si nous étions au début de l'état...

L'hon. M. HOWE: L'état n'est pas un état exact, de la façon que vous désirez l'insérer dans le bilan. Ce serait simplement détruire l'effet du Bill que d'annexer quoi que ce soit au bilan.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oh, non. Le bilan reste dans l'état même que vous voulez.

L'hon. M. CALDER: Monsieur Meighen, s'il était donné suite à votre idée, serait-il nécessaire d'insérer l'annexe? S'il y a simplement un état à l'effet que le Gouvernement du Dominion a placé dans le Réseau un certain montant d'argent—un seul item...

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce n'est réellement pas la vérité. La vérité est que la part de propriétaire représente ce montant. Il existe d'autres mises de fonds qui n'y sont pas indiquées. Il serait préférable d'insérer une annexe plutôt que de l'insérer de la manière que recommande le sénateur, et s'en tenir là.

L'hon. M. HAIG: Cela n'imputera pas, non plus, de blâme à aucun Gouvernement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oh, non.

Le Dr W.-C. CLARK, le sous-ministre des Finances: Monsieur le Président, je me crois obligé de dire un mot ou deux à l'égard de l'apostille proposée. Ma seule observation serait que vous ne sauriez dire que ceci représente une partie de la dette non soldée du Canada, de tel ou tel montant. Il me paraît impossible de déterminer la partie de la dette actuelle non soldée des chemins de fer applicable aux chemins de fer. Nous pouvons analyser les comptes publics et indiquer combien les chemins de fer ont coûté au Gouvernement du Dominion; mais il me paraît impossible d'indiquer quelle est la partie de votre dette actuelle non soldée que représentent les chemins de fer Nationaux du Canada.

Prenez l'intérêt sur la dette publique du pays—\$135,000,000 à \$140,000,000 par année, et il est impossible, à cette phase particulière, de l'attribuer à des sujets particuliers.

Je pourrais étudier le point que M. Howe a mentionné il y a quelques minutes. Dans les compte publics nous avons une annexe qui indique aujourd'hui un coût estimatif de la Guerre et de la démobilisation pour un montant très approximatif de \$1,700,000,000. Vous pouvez continuer et prendre le montant dépensé en travaux publics, pour les ports et grandes routes, et ainsi de suite, puis ajouter aux chiffres donnés par M. McDonald pour le coût des chemins de fer Nationaux du Canada, mais vous obtiendrez un chiffre dépassant de beaucoup la dette actuelle du Dominion. Je pense qu'il n'en faut peut-être pas davantage. A mon sens, l'apostille, dans sa forme actuelle, ne serait pas un état véridique.

L'hon. M. HOWE: A sa face, cette apostille inclut \$510,000 d'intérêts qui n'ont jamais été compris dans la dette publique.

Le PRÉSIDENT: Quand vous parlez de l'apostille, vous avez dans l'idée une apostille proposée.

L'hon. M. HOWE: Au bilan des chemins de fer Nationaux du Canada.

Le très hon. M. MEIGHEN: Les termes ne vous paraissent pas exacts.

Le Dr CLARK: Ils ne seraient pas exacts. Vous ne pourriez pas dire que cela représente une partie de la dette non soldée du Dominion. Nous donnerons le coût; nous tâcherons d'élaborer une annexe qui donnera un tableau d'ensemble, pour la première fois peut-être en ce pays, du montant que ce réseau ferroviaire et les autres ont coûté au Dominion. C'est ce qu'il faut insérer à l'appendice des comptes publics, aux termes de l'article 24.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela représente l'ensemble des chemins de fer.

Le Dr CLARK: Nous avons, bien entendu, pris les divers états séparément.

L'hon. M. DANDURAND: Vous indiqueriez en détail la mise de fonds dans chaque chemin de fer?

Le Dr CLARK: Oui. Cela serait très compliqué.

Le très hon. M. MEIGHEN: Que penseriez-vous de la rédaction suivante?

11. L'état financier annuel du Réseau des chemins de fer Nationaux pour l'année civile terminée le 31 décembre 1937, et pour chaque année subséquente, doit comprendre un appendice indiquant:

- a) Le montant de l'excédent ou du déficit annuel après imputation de l'intérêt (calculé au taux moyen payé par Sa Majesté sur la dette fondée du Dominion du Canada durant sa période financière close le 31 mars de la même année) d'après la valeur déclarée du capital-actions du Trust des titres pour chaque année civile à compter du 1er janvier 1921, ainsi que le total de cet excédent ou de ce déficit; et
- b) Le montant de la mise de fonds telle que définie en la présente loi, au trente et un décembre chaque année, à compter du premier janvier mil neuf cent vingt et un.

Le Dr CLARK: En écoutant cette lecture, je pense que votre a) ne serait qu'un calcul théorique, n'est-ce pas? Il ne représente aucun item que nous avons réellement imputé aux comptes publics.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il ne dit pas "imputé".

Le Dr CLARK: Il dit le montant calculé sur une base théorique.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le Gouvernement d'Ontario le fait pour l'Hydro. Il prend le taux moyen pour l'année. Il est basé sur la valeur déclarée du capital-actions du Trust des titres.

Le Dr CLARK: Je pense tout de même que ce serait un calcul théorique, dans ce sens qu'il ne représenterait pas une écriture comptable qui passerait aux comptes publics.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela ne le rend pas théorique.

Le Dr CLARK: Je n'ai pas minutieusement étudié le point, mais je dirais qu'il serait extrêmement difficile de donner par ce moyen un tableau véridique d'ensemble.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous n'avez qu'à ajouter seize années de déficits.

Le Dr CLARK: Oui, mais je ne pense pas que cela présenterait un tableau complet.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cela représenterait le total des déficits et des mises de fonds. Ce sont les seuls renseignements à donner.

L'hon. M. DANDURAND: Pourquoi cela devrait-il faire partie de l'état du chemin de fer, et non des comptes publics?

Le très hon. M. MEIGHEN: Parce que l'état du chemin de fer est un document distinct, et il devrait lui-même indiquer les renseignements que la population du Canada devrait connaître au sujet de notre chemin de fer.

L'hon. M. HOWE: Dr Clark, vous êtes responsable du financement du Gouvernement du Dominion et des chemins de fer Nationaux. Une apostille de ce genre vous aiderait-elle dans votre financement, ou le rendrait-elle plus difficile?

Le très hon. M. MEIGHEN: A mon avis, cela ne nuirait pas le moins au Dr Clark.

Le Dr CLARK: Ma foi, au point de vue du financement, il y a cette difficulté. Chaque fois qu'un état ira entre les mains du public, nous voudrions nous assurer qu'il est exact et ne prêtera pas à malentendu. Dans le passé, la difficulté a été que le bilan des chemins de fer Nationaux est allé entre les mains du public comme un document séparé, et les comptes publics sont allés entre les mains du public comme un document séparé. Le public ne comprend pas le rapport entre ces deux états de comptabilité, et dans un très grand nombre de cas les deux passifs ont été additionnés. Une seule chose nous intéresse, c'est que le capitaliste ou

la maison financière qui finance pour le Gouvernement ou pour les chemins de fer Nationaux, devrait obtenir un tableau réel en même temps. Je serais inquiet, si un état incomplet ou inexact tombait entre les mains de capitalistes ou de maisons financières, séparément et indépendamment d'un état qui révélerait l'ensemble de la situation.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourquoi y aurait-il difficulté à additionner seize années de déficits et à indiquer simplement la mise de fonds, telle que définie ici même?

Le Dr CLARK: Ma foi, il n'aurait pas dû surgir de difficulté dans le passé, pour ceux qui lisaient le bilan du National-Canadien et les comptes publics du Canada. Le malheur est que les gens ne prennent pas la peine d'analyser ces documents.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est très naturel, lorsque deux séries de dettes font double emploi.

Le Dr CLARK: Je redouterais une grande difficulté à cet égard. Ce n'est pas l'analyste qualifié des maisons de finance qui fait ces analyses, ce sont les capitalistes ordinaires et surtout les rédacteurs de journaux financiers. Le rédacteur du journal financier écrit son article lorsqu'il reçoit l'état individuel, et il ne se préoccupe pas de le rattacher à quelque autre état.

L'hon. M. DANDURAND: Je désirerais demander à M. Matthews ce qu'il pense de l'effet de cette apostille et de l'annexe sur le bilan du National-Canadien.

Le très hon. M. MEIGHEN: Avant de le lui demander, pourrions-nous demander à M. McDonald pourquoi il a ainsi rédigé l'apostille?

M. McDONALD: Ce qui intéresse la Chambre Canadienne de Commerce, c'est l'indication du coût des chemins de fer Nationaux. Il me semble que cette apostille serait bien rédigée, si les termes en étaient les suivants: "La part de propriétaire du Gouvernement du Dominion représente les avances par le Dominion du Canada applicables aux chemins de fer Nationaux du Canada, à tel ou tel montant." J'accepte l'amendement du Dr Clark à cet égard.

L'hon. M. HOWE: Les avances et les intérêts, vous faudrait-il dire.

M. McDONALD: Non, les intérêts ne sont pas compris. Il y a deux item dans les comptes publics: la part de propriétaire de \$688,000,000, et les déficits du Canadien-National, imputés au Fonds consolidé, au montant de \$621,000,000. Si cette revision était ainsi opérée, il faudrait, me semble-t-il, régulièrement rattacher aux comptes publics le bilan du National-Canadien.

L'hon. M. DANDURAND: Je demanderai maintenant à M. Matthews de nous exprimer son avis.

M. OVERTON MATTHEWS: Honorables sénateurs, à cette phase avancée, je n'ai pas l'intention d'infliger au Comité une argumentation sur la comptabilité. Je désire tout d'abord demander à M. McDonald s'il n'est pas exact que le bilan consolidé qu'il a rédigé ici serait précisément celui qui serait produit par le bilan redressé des chemins de fer Nationaux et les comptes publics.

M. McDONALD: Oui, c'est ce qu'il est.

M. MATTHEWS: C'est le premier point que nous voulons établir, qu'avant de pouvoir dresser ce bilan consolidé, présenté ici ce matin, vous serez obligés d'opérer les éliminations, rectifications et redressements, d'après les autorités des vingt dernières années, qui ont été présentés à ce Comité. Je désirerais poser une autre question à M. McDonald. On a dit, à maintes reprises, que c'est un procédé ordinaire que de maintenir des apostilles de ce genre sur les bilans des corporations. Monsieur McDonald, le relevé des mises de fonds dans une entreprise est-il réellement maintenu sur le bilan corporatif après l'époque de réorganisation? Voudriez-vous que le Comité croie cela?

M. McDONALD: Si les engagements existent encore, ils doivent être indiqués. Or, tant que ce Bill n'aura pas été adopté, ces engagements existent, et après son adoption, ils existeront à l'égard des avances de fonds dans la part de propriétaire et à l'égard des intérêts, au montant de \$1,200,000,000. Ces engagements existent et ils seront dans le Trust des titres. Je crois que le Parlement veut éliminer les intérêts qui ont été calculés dans les livres du chemin de fer National, mais je ne crois pas qu'il soit disposé à abandonner la créance des \$621,000,000 de déficits. Tant que des créances de ce genre restent insoldés et n'ont pas été abandonnées—je ne sache pas qu'elles soient abandonnées avant l'adoption de ce Bill—l'insertion d'une apostille dans les comptes est le procédé ordinaire.

M. MATTHEWS: Mais il ne s'agit pas de considérer ce problème à la lumière de l'adoption de cette mesure législative, dont l'objet est d'obtenir du Parlement l'autorisation de reconnaître le changement de situation de cette entreprise. Lorsque les compagnies qui font aujourd'hui partie du Réseau national étaient de propriété privée, la situation que vous mentionnez existait. Mais n'est-il pas vrai qu'aujourd'hui le public canadien n'a aucune idée, d'après ce bilan, qu'il est le propriétaire de cette institution? Ce bilan indiquerait en réalité la mise de fonds dans cette institution par les propriétaires, et non pas une combinaison hybride des propriétaires et des créanciers.

Le très hon. M. MEIGHEN: Laissez le bilan tel quel, et il accomplira exactement ce que vous voulez. Il ne serait aucunement altéré par l'apostille, sauf que de plus amples renseignements seraient fournis.

M. MATTHEWS: Sénateur Meighen, notre rôle ne consiste pas, bien entendu, à imposer nos opinions à ce Comité.

L'hon. M. HAIG: Comment la connaissance des faits peut-elle nuire au public?

M. MATTHEWS: Monsieur, nous nous bornerons à répéter ce que nous avons déjà dit, que le bilan des chemins de fer Nationaux est essentiellement un document qui pénètre dans les centres financiers du Canada, de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis...

L'hon. M. HAIG: Il ne trompera pas les centres financiers.

M. MATTHEWS: Il n'est pas question de les tromper, monsieur. Il s'agit, néanmoins, de reconnaître le fait que, dans les années récentes, il y a eu beaucoup de preuves précises de méprise. L'autre jour, nous avons parlé d'une conférence avec vos syndicats de garantie, tenue en décembre dernier, et nos dires ont été corroborés par un extrait du prospectus des syndicataires qu'a lu le sénateur Hugessen. Nous avons aussi lu un extrait de l'un des journaux financiers le plus répandus en Grande-Bretagne. Quiconque consulterait les journaux quotidiens et les bulletins financiers des trois dernières années trouverait très difficile de justifier l'affirmation que sont parfaitement comprises ces questions qui nous occupent. Ce Bill n'a aucunement pour but de tromper qui que ce soit. Mais si le Dominion du Canada est le propriétaire réel, alors pourquoi le bilan ne l'indiquerait-il pas? M. McDonald a fait remarquer que, tant que les engagements existent, il faudrait les indiquer. Certainement. C'est pour cette raison que le bilan est rédigé dans sa forme actuelle, parce que le créancier, le Dominion du Canada, aux termes des lois adoptées depuis des années, n'a jamais reconnu la propriété de cette entreprise. Or, tel est l'objet de ce Bill. Maintenant, si le Parlement agréé le principe de la propriété, ne serons-nous pas exactement dans la même situation que toute autre institution qui a été autorisée à opérer une réorganisation financière?

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais dans le cas actuel le public est en cause.

M. MATTHEWS: Il est l'actionnaire, sénateur.

Le très hon. M. MEIGHEN: Au point de vue national, il est très important que le public ait au moins cet aperçu des faits.

M. MATTHEWS: Eh bien, monsieur, si les comptes publics du Canada ne fournissent pas un relevé au Parlement actuel, aux Parlements futurs et à la population canadienne, pourquoi cette insistance au sujet d'un document qui n'est pas en réalité inséré dans les comptes publics du Canada, le bilan des chemins de fer Natonaux?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oh, mais il l'est.

M. MATTHEWS: Sénateur Meighen, les comptes du National-Canadien sont principalement distribués aux maisons financières, aux journaux financiers et aux autres chemins de fer dans trois pays. Le public canadien devient informé des comptes du National-Canadien par le moyen des délibérations parlementaires, des comités, et ainsi de suite. Si l'on veut redresser la situation, reconnaître la propriété de cette entreprise, nous ne pouvons concevoir la nécessité de dire qu'il faut maintenir un relevé historique reposant sur une situation de créancier.

L'hon. M. DANDURAND: A un moment où le pays reconnaît et le Parlement reconnaît que ces fonds seront perdus.

M. MATTHEWS: Oui, monsieur. Et advenant la sanction de cette mesure législative, ce serait, de la part du créancier actuel, la reconnaissance qu'il est le propriétaire. Je m'efforce simplement d'exposer au Comité certains faits essentiels. C'est parfait de prendre l'attitude que la chose ne se pratiquerait pas dans une entreprise corporative, mais quand les actionnaires, quand les obligataires ont consenti à une réorganisation financière, cela devient la situation de l'entreprise; et vous ne pouvez, que je sache, trouver où que ce soit une entreprise de quelque importance qui perpétue ce relevé en l'annexant au bilan. Prenez les chemins de fer des Etats-Unis.

L'hon. M. BLACK: Puis-je poser une question? Le public canadien est effectivement le propriétaire des chemins de fer.

M. MATTHEWS: Oui, monsieur.

L'hon. M. BLACK: Votre argument me paraît bien fondé si nous sommes mis en séquestre, que la propriété soit liquidée et que certains engagements soient anéantis. Mais nous ne faisons rien de tel. Après l'adoption de ce projet législatif, notre dette sera la même qu'auparavant.

M. MATTHEWS: Parfaitement, monsieur.

L'hon. M. BLACK: Vous continuez à présenter ce point, et à dire que le cas ressemble à celui d'une corporation privée qui est mise en liquidation.

M. MATTHEWS: Je n'ai pas dit cela, monsieur.

L'hon. M. BLACK: Vous l'avez laissé entendre.

M. MATTHEWS: Je n'ai rien dit de tel, monsieur. J'ai dit que le cas ressemblait à celui d'une entreprise corporative qui a réussi à effectuer un arrangement avec ses porteurs de titres; et je reviens encore à votre point, que le Gouvernement du Dominion ne peut pas être mis en séquestre. Cette allégation a été faite nombre de fois au sujet de ce Bill; mais à quel endroit du Bill est-il question que le Dominion du Canada soit assujéti à un redressement financier? Le redressement intervient entre le Dominion du Canada et l'une de ses compagnies filiales.

L'hon. M. BLACK: Pourquoi ne pas indiquer ses engagements?

M. MATTHEWS: Eh bien, monsieur, si le Dominion du Canada, en qualité de créancier actuel, se voit concéder la situation de propriétaire, le nouveau bilan serait une interprétation beaucoup plus exacte de cette situation que le bilan actuel, pour la raison que le bilan actuel ignore complètement le fait que le Canada est le possesseur et le propriétaire de ces chemins de fer. Et en ce qui concerne l'accumulation des coûts, les comptes publics du Canada sont, je le répète, les comptes du public de ce pays. Ils figurent là pour mémoire

et comme relevé pour les Parlements futurs; ils servent à renseigner toute la population du Canada. Mais il n'est pas conforme à la pratique corporative lorsqu'un redressement est arrêté entre les deux, de dire que parce que les actionnaires, les créanciers autrement dit, ont pour divers motifs mis des fonds dans cette propriété, et que parce que les fonds ont été mis dans la propriété ils doivent à perpétuité figurer, sous une forme quelconque, dans ce bilan.

Le très hon. M. MEIGHEN: Parce que dans ce cas-là il n'existe pas de bonne raison comme dans le cas actuel.

M. MATTHEWS: Quelle raison?

Le très hon. M. MEIGHEN: La raison suivante: Ceux qui veulent de plus amples dépenses auront sous les yeux un relevé indiquant le grand effort accompli pour mettre le bilan en cette forme. Cette raison n'existe pas dans le cas d'une compagnie privée, mais elle existe ici. Je perds mon latin à me demander quel préjudice cela pourra bien causer.

M. MATTHEWS: Je ne saurais, sénateur, ajouter quoi que ce soit sur ce point.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous argumentez comme si vous cherchiez à changer le bilan.

M. MATTHEWS: Non, monsieur, je n'argumente pas. Je dis simplement que si vous impliquez dans ce bilan les compagnies filiales, vous ne devez pas oublier que ces comptes sont largement distribués dans trois pays. Il n'existe aucune confusion des faits dans leur rapport aux comptes publics du Canada.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pensez-vous que dans ces trois pays les gens n'examineront pas nos comptes publics? Ils les examineront, mais dans notre pays les gens mettront le grappin sur le rapport des chemins de fer Nationaux du Canada et diront: "Le voilà."

M. MATTHEWS: Si cette mesure législative est adoptée, les comptes publics du Canada seront, pour la première fois, un relevé complet, sans réserve, sans égard à la loi, des engagements du public canadien, en ce qui concerne ses propres chemins de fer. Mais pour ce qui concerne le bilan, il ne serait pas conforme à la pratique corporative de mettre une réserve à quelque arrangement que vous effectués avec votre filiale.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous ne mettez absolument aucune réserve. Vous ne faites qu'exposer la situation.

L'hon. M. COTÉ: Si vous voulez adhérer à la pratique de la comptabilité, comment répondez-vous à l'argument de M. McDonald que le bilan devrait contenir tous les engagements?

M. MATTHEWS: Il les contient.

L'hon. M. COTÉ: Il établit une démarcation sur le total des \$1,300,000,000 d'engagements, puis vous avez la part de propriétaire. Il a été bien expliqué que les vieilles créances du Gouvernement et de la Couronne sont aujourd'hui entre les mains du Trust des titres; n'empêche que les créances contre le Réseau sont une dette du Réseau.

M. MATTHEWS: Non. Ce n'est pas la dette du Réseau national. C'est ce que je m'efforce d'expliquer.

L'hon. M. COTÉ: Qu'est-ce?

M. MATTHEWS: C'est la dette des corporations individuelles dans ce Réseau envers le Trust des titres, qui fait également partie du Réseau.

L'hon. M. COTÉ: C'est la même chose, parce que c'est un bilan consolidé de toutes les compagnies qui font partie du Réseau.

M. MATTHEWS: C'est exact.

L'hon. M. Coté: Comment pouvez-vous nous demander d'adopter, sans un mot d'explication, un bilan qui n'est pas un bilan honnête et qui n'indique pas tous les engagements? Vous avez tâché d'éliminer la dette, et en même temps de la maintenir. Il faut qu'une porte soit ouverte ou fermée. Si vous voulez réorganiser à l'instar d'une compagnie ordinaire, il vous faudra éliminer certains engagements. Après leur élimination, vous n'avez plus à vous en occuper dans les bilans futurs. Mais dans le cas actuel vous maintenez en existence la dette, puis vous demandez qu'elle ne soit pas révélée dans le bilan.

M. MATTHEWS: Le sénateur Coté a dit ou déduit que ce bilan n'est pas un honnête état de fait. Nous contestons cette allégation pour la raison suivante: ce qui s'est réellement produit à l'égard du Trust des titres—comme nous avons tâché de l'expliquer au sénateur Meighen l'autre jour—c'est que la dette est maintenue en existence entre les corporations comprises dans le Réseau. Mais lorsque le Réseau—ou sa situation comme entreprise consolidée—est présenté au public, il est alors présenté régulièrement, pourvu que cette mesure législative soit adoptée. Le cas ressemble à tout groupe de compagnies. Vous avez vos engagements de l'une envers l'autre, mais vous ne les portez pas dans votre bilan consolidé destiné au public. Tel est l'objet du Bill—d'établir au sein d'un réseau son rapport corporatif, aux fins de conserver les priorités à concurrence de \$136,000,000...

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est exact, et vous avez expliqué le Trust des titres. Mais vous faites quelque chose d'extraordinaire—j'accepte vos raisons—vous créez une nouvelle compagnie dans le Réseau afin d'éliminer ces engagements. C'est un procédé vraiment extraordinaire. Si vous êtes obligé de l'employer, je l'accepte, mais je vous conjure de révéler les faits essentiels, au moins par une apostille, pour que le public ait quelque avertissement.

L'hon. M. DANDURAND: En d'autres termes, quand vous entreprenez d'analyser la psychologie de votre esprit, vous constatez une particularité extraordinaire: vous sortez des réalités que présente le bilan, et vous dites qu'en votre qualité de propriétaire ou d'actionnaire fournissant les fonds, vous voulez qu'on vous rappelle que vous les avez avancés.

Le très hon. M. MEIGHEN: Assurément.

L'hon. M. DANDURAND: Nous sommes tous actionnaires. Nous voulons être à même d'examiner le montant de notre mise de fonds.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui, mais nous voulons que ceux qui demanderont une plus ample dépense d'argent le constatent.

L'hon. M. DANDURAND: Vous parlez de l'avenir, et cela est hors de propos avec un bilan régulier. Vous dites: "Nous voulons perpétuer ce relevé historique pour notre propre protection contre notre propre inclination."

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous ne pouvons pas dire que le public canadien est une seule personne. La situation est telle que nous aurons un frein pour résister à la pression constante.

L'hon. M. DANDURAND: Je ferai remarquer que chaque année vous avez le bilan du chemin de fer. Ce bilan est soumis au Comité des Chemins de fer, aux Communes. Je relève les dépenses effectuées et les futurs besoins en mises de fonds. Puis nous avons le déficit. Le tableau complet de la situation est présenté au Parlement, la discussion intervient, et tous les journaux sont absolument au fait de la situation réelle. Au cours des vingt dernières années, des demandes extraordinaires de plus amples mises de fonds ont été adressées au Parlement, et si nous faisons un examen de conscience et que nous nous efforcions de présenter un tableau complet, je pourrais indiquer la responsabilité du Sénat du Canada à l'égard de certaines dépenses qui n'étaient pas justifiables. C'est de l'histoire, mais mon honorable ami devrait savoir qu'il appartient à la Chambre des communes et au Sénat de décider s'ils iront plus loin dans la voie des

dépenses. Il me paraît étrange que nous soyons obligés de charger le bilan en y ajoutant le relevé historique de nos dépenses afin de nous protéger nous-mêmes contre notre propre inclination.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non pas pour nous protéger nous-mêmes, mais pour créer une attitude publique plus saine.

L'hon. M. BALLANTYNE: Pourquoi ne pas opérer une entière élimination, en ce qui concerne le Trust des titres?

L'hon. M. DANDURAND: Nous avons, bien entendu, nos propres dettes à acquitter.

L'hon. M. BALLANTYNE: Si une dette est véreuse, éliminez-la.

L'hon. M. DANDURAND: C'est le Dominion du Canada qui est appelé à payer. Et le Dominion est solvable.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai accepté 99 pour cent de vos vues. Pourquoi ne pas m'accorder un pour cent?

L'hon. M. CALDER: Monsieur le président, nous avons fait une analyse complète de cette question, de A à Z...

Le PRÉSIDENT: Puis en sens inverse.

L'hon. M. CALDER: Oui. Il me semble que maintenant chaque membre du Comité doit l'avoir comprise. Le point est de savoir si une apostille et une annexe devraient figurer dans les comptes du National-Canadien, ou simplement dans les comptes publics. En ce qui concerne le Comité, il me semble que nous sommes à la veille de mettre la question aux voix.

L'hon. M. DANDURAND: Le sénateur Meighen m'a posé une question, en présence du ministre qui est chargé de piloter le Bill. Je demanderai donc que ce Comité siège de nouveau après la séance du Sénat, cet après-midi.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'espère ne pas être cause d'un retard. Je consentirais même à ce que le Bill soit rapporté maintenant, pour respecter notre entente, mais s'il était rapporté, je serais obligé de proposer l'amendement au Sénat. Je préférerais le proposer ici.

L'hon. M. DANDURAND: Il va sans dire que je devrai donner au ministre le temps de peser l'amendement.

Le très hon. M. MEIGHEN: J'ai le vif espoir qu'il se rendra à nos vues et qu'il ne sera pas nécessaire de mettre la question aux voix.

A 1 heure 5 de l'après-midi, le Comité s'ajourne, pour se réunir de nouveau après la séance du Sénat cet après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le Comité permanent des Chemins de fer, télégraphes et havres, auquel a été renvoyé le Bill 12, Loi pourvoyant à la revision de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, reprend sa séance ce jourd'hui, à 5 heures 35 de l'après-midi.

L'hon. M. DANDURAND: Le sénateur Meighen a recommandé un amendement à l'effet d'annexer une apostille au bilan des chemins de fer Nationaux du Canada.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mon amendement comporte l'addition des mots suivants à l'article 11 actuel du Bill: "et comme note en bas de page du bilan, le montant global de la part de propriétaire et de la contribution du Gouvernement du Dominion pour combler les déficits, avec une annexe à l'appui indiquant les détails de ce montant".

L'hon. M. DANDURAND: J'aimerais savoir ce que l'auteur du Bill pensera de cette proposition.

L'hon. M. LAIRD: Quelle est votre idée de cet amendement, sénateur?

L'hon. M. DANDURAND: La question m'a été posée, et je l'ai passée à l'honorable M. Howe.

L'hon. M. HOWE: Monsieur le président, je voudrais bien me rendre aux désirs du sénateur Meighen sur ce point. Depuis la séance de ce matin, je l'ai discuté avec les fonctionnaires qui se sont principalement occupés du Bill, le sous-ministre des Finances et mon propre sous-ministre, ainsi que l'auditeur général; et d'après notre opinion bien arrêtée, le Bill qui comporterait des bilans de cette nature n'améliorerait en aucune façon le bilan actuel. De fait, ils le rendraient pire, parce que notre dessein est de présenter un état de la situation actuelle de la compagnie, et il serait encore chargé d'item qui sont hors de leur place dans ce bilan, ou qui n'y en auront pas, après l'adoption du Bill.

Je puis dire que l'élaboration de la mesure a exigé des mois de travail. Il y a un an, au Comité des Chemins de fer des Communes, nous avons promis d'entreprendre cette tâche. Depuis lors nous nous y sommes appliqués. J'y ai consacré une énorme partie de mon temps, tout comme mes fonctionnaires. Le Bill est très difficile à comprendre. Je pourrais dire que ce Comité me paraît avoir exprimé aujourd'hui une opinion plutôt brusque, sur la foi des témoignages que vous avez entendus.

Examinons quelque peu ces témoignages. Ce même monsieur a comparu devant le comité de la Chambre des communes avec un mémoire, auquel personne n'a trouvé à redire. Mais ce mémoire a été distribué—j'ai sous les yeux la lettre de série—au Conseil d'administration, N° 56, aux Commissions et Chambres Membres, N° 35, ainsi qu'aux Membres adhérents, N° 15. Autrement dit, le mémoire a été adressé à chaque membre de chaque Chambre de commerce au Canada. Il a été adressé avec cette lettre d'envoi, dont chaque affirmation me paraît absolument inexacte:

Avec le mémoire annexé a été déposée une pièce indiquant les derniers rapports publiés des chemins de fer suivants, propriété du gouvernement: Chemins de fer sud-australiens, Nouvelle-Galles du Sud, Ministère des chemins de fer, Commissaires des chemins de fer de Victoria, Chemins de fer de Queensland, tous en Australie, et le Chemin de fer sud-africain et les Ports en Sud-Afrique. L'examen des états financiers de ces chemins de fer, qui sont directement administrés comme monopoles par les Gouvernements intéressés, révèle:

1. Que dans tous les cas les intérêts sont imposés sur les mises de fonds par le Gouvernement dans les chemins de fer, pour le calcul des déficits annuels. Les taux imposés varient de 3.8 pour cent à 4.5 pour cent; et

2. Que dans tous les cas, sauf un, l'excédent ou le déficit accumulé et provenant de l'exploitation est clairement indiqué sur le bilan. Les Chemins de fer de Victoria, qui sont l'exception, indiquent le déficit complet (cela comprend les intérêts sur les mises de fonds par le Gouvernement) pour l'année seulement sur le bilan.

Cette propagande a, je le répète, été menée auprès de chaque membre de chaque Chambre de commerce au Canada. Quels sont les faits?

L'hon. M. LAIRD: Qui a distribué ce mémoire?

L'hon. M. HOWE: La Chambre Canadienne de Commerce, Immeuble du Board of Trade, Montréal, et il est signé par le secrétaire, M. Clarke.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous siégeons ici longtemps encore s'il nous faut examiner cela.

L'hon. M. HOWE: Il vaut la peine d'en parler, car, après tout, c'est sur le témoignage de ces messieurs que vous comptez pour étouffer ce Bill; tel est, en réalité, l'effet de l'amendement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Etouffer le Bill!

L'hon. M. HOWE: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Comment pouvez-vous dire cela, monsieur Howe? Nous n'altérons en aucune façon le bilan.

L'hon. M. HOWE: C'est notre point de vue. Le ministère des Finances est tout aussi en cause que le ministère des Transports, encore plus. Ils nous ont confié la préparation du projet législatif parce que nous avons les experts à notre service. Ils affirment néanmoins, et nous partageons leur avis, que si nous acceptons la proposition, cela signifie simplement l'établissement d'un autre bilan surchargé de non-valeurs que représentent tous ces déficits d'argent accumulés, perdus il y a des années. Le *Journal* a, je pense, décrit la situation dans une phrase, quand il a fait remarquer que l'insertion de ces item au bilan serait nous imputer à nous-mêmes les intérêts que nous avons perdus sur ces fonds en 1930.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il n'y a sur ce bilan qu'une apostille d'une vingtaine de mots. Il y aura une annexe sur une autre page, le tout aux seules fins de renseignements. Que vous puissiez dire que cela frustre les fins du bill, cela dépasse mon imagination. Il ne se peut certes pas, monsieur Howe, que vous l'affirmiez.

L'hon. M. HOWE: C'est ce qu'affirment mes fonctionnaires, et tel est mon avis. Pourquoi traiter ce bilan d'une autre façon que tout autre bilan jamais publié dans l'histoire du monde?

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous savez, monsieur Howe, que nous avons une compagnie qui est nôtre, et il nous faut mettre une apostille sur chaque bilan. Cette apostille ne figure pas sur le bilan même, parce qu'elle ne concerne pas les comptes, mais elle sert à renseigner le lecteur.

L'hon. M. HOWE: Cet état ne contient aucun renseignement pour le lecteur.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est son seul objet.

L'hon. M. HOWE: Tous ces montants ont été éliminés du bilan.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais à notre sens le renseignement est précieux. Vous pouvez différer d'avis et penser qu'il n'est pas nécessaire, mais je me demande comment vous pouvez dire au comité qu'il frustre les fins du Bill. Vous avez réalisé chaque objet du Bill.

L'hon. M. HOWE: A notre avis, si une apostille est mise, le lecteur saura qu'elle est insérée à dessein.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vos débits et crédits y figurent. Puis une apostille servira d'explication et de renseignement. Rien de plus. Vous pouvez différer de notre avis quant à la sagesse de cette apostille, mais vous ne pouvez sûrement pas dire au comité qu'elle frustrera l'objet du Bill.

L'hon. M. HOWE: C'est l'avis de nos fonctionnaires.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ils devraient nous reconnaître un tant soit peu de jugement. L'apostille n'altère en aucune façon le bilan.

L'hon. M. HOWE: En êtes-vous sûr?

Le très hon. M. MEIGHEN: Absolument sûr. Le bilan est exactement le même qu'auparavant. L'apostille énonce effectivement: il existe un relevé historique, voici les faits. C'est tout ce qu'il énonce. Nous ne touchons pas au bilan.

L'hon. M. HOWE: Vous l'écorchez joliment.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non. Nous ne mettons au bilan qu'une vingtaine de mots. Puis le public est prié de consulter la page suivante pour constater ce que nous avons dû faire pour arrêter le bilan. C'est tout.

L'hon. M. HOWE: Mes fonctionnaires et le ministère des Finances sont d'avis, et je partage leur avis, qu'il serait préférable de publier au monde entier le bilan que nous avons aujourd'hui, qui est absolument dénué de sens, plutôt que le bilan que vous proposez. Pendant des mois ce bilan a fait l'objet de notre étude très minutieuse.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous n'en changeons pas un iota.

L'hon. M. HOWE: Vous ajoutez un appendice.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est une apostille. Ce n'est même pas un appendice.

L'hon. M. HOWE: Le point important est qu'il nous faut maintenir l'existence de ces comptes. Nous pourrions aussi bien les anéantir; ce ne sont aucunement des comptes actifs.

Le très hon. M. MEIGHEN: Des hommes d'affaires m'ont dit—et nombre d'entre eux ne songeaient qu'à l'intérêt public—que ce sera une erreur de notre part de ne pas toujours faire ressortir le fait que ce chemin de fer a subi de fortes pertes, et qu'il nous a fallu pratiquer tout cet émondage pour arriver à ce résultat; que cela produira plus tard un mauvais effet dans tout le pays. Il me semble que cette opinion n'est pas sans mérite. C'est à peu près la seule raison de l'apostille. Personne ne peut me dire non plus que dire à tout autre membre du comité, sans être offensant, que cette apostille altère d'un iota votre bilan. Votre bilan est exactement le même qu'auparavant.

L'hon. M. HOWE: Avec une apostille, ce n'est qu'une partie de la situation.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il y a, dirais-je, une apostille sur un tiers des bilans publiés. C'est pour une fin correspondante—sous forme de renseignement; voilà tout. Elle n'altère pas le bilan.

L'hon. M. DANDURAND: De renseignement, mais non pour les intéressés.

L'hon. M. MEIGHEN: Non, pas pour eux en particulier, mais simplement pour le pays.

L'hon. M. DANDURAND: J'ai l'impression que cela serait préjudiciable à notre financement futur.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je regrette que vous soyez de cet avis, monsieur Howe.

L'hon. M. HOWE: Le sous-ministre des Finances m'a positivement affirmé qu'en ce qui le concerne le bilan actuel est préférable au bilan proposé. Notre vérificateur du Parlement est du même avis.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est un terrible désappointement pour moi.

L'hon. M. HOWE: Nous tâchons d'éliminer les non-valeurs.

Le très hon. M. MEIGHEN: Elles sont éliminées.

L'hon. M. HOWE: Pas un seul dollar des mises de fonds dans le chemin de fer n'est éliminé. Quand nous amendons le bilan et disons que ce sont les contributions au chemin de fer...

Le très hon. M. MEIGHEN: C'étaient des engagements que nous avons éliminés. Nous ne disons rien de plus.

L'hon. M. HOWE: La première sûreté est la sûreté immédiate. La garantie du Gouvernement est secondaire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Tout à fait d'accord.

L'hon. M. HOWE: La garantie du Gouvernement est secondaire. Un individu prend l'état, l'examine et dit: "Voici mon bilan." Il constate une perte de peut-être \$40,000,000 cette année, ainsi que les engagements à prendre cette année; puis il examine l'apostille, et constate que depuis des années le Gouvernement a versé des fonds dans cette entreprise. Nous avons pris à charge le chemin de fer et l'avons payé sa valeur intégrale, et chaque créancier non

garanti a été intégralement désintéressé. Des sommes énormes ont été versées dans ce chemin de fer, et aujourd'hui nous voulons qu'il solde ses dettes et satisfasse ses créanciers. C'est l'unique objet du Bill. J'ai cru la question assez intéressante pour la délibérer en Conseil, et c'est l'avis des conseillers que j'ai exprimée.

Je me retirerai pendant que vous délibérez la mesure. Ma présence pourrait être embarrassante.

Le PRÉSIDENT: Votre absence pourrait être embarrassante. Vous nous avez dit que la situation avait été mal représentée par la propagande. Il serait intéressant, je pense, que vous lisiez l'état, parce que nous n'avons pas eu d'explication au sujet de cette propagande.

L'hon. M. HOWE: En ce qui concerne les Chemins de fer de Victoria, la loi adoptée en décembre dernier prévoit une réduction de 30,000,000 de livres sterling dans les avances aux chemins de fer. Les intérêts sur cette réduction de capital ne figureront plus au débit dans les comptes de ces chemins de fer. Il n'existe pas d'accumulation des déficits pour les années précédentes sur le bilan de 1936 des Chemins de fer de Victoria.

Dans le rapport annuel des Chemins de fer Sud-australiens pour l'année close le 30 juin 1935, le Commissaire recommande une réduction de capital de 10,800,000 livres sterling, ainsi que l'élimination des intérêts sur cette somme. Cette année-là, les déficits accumulés jusqu'en 1927 ont été éliminés par autorité parlementaire.

Le bilan de 1936 des Chemins de fer Ouest-australiens n'indique aucune accumulation des déficits pour les années précédentes.

Les Chemins de fer de Queensland ont subi une réduction de capital de 28,000,000 de livres sterling par autorité parlementaire, en 1931. Les intérêts sur cette réduction de capital ne figurent plus aux comptes des Chemins de fer. Il n'y a, sur le bilan de 1936, aucune accumulation des déficits des années antérieures.

Les Chemins de fer de la Nouvelle-Zélande ont eu une réduction de capital de 10,400,000 livres sterling par autorité parlementaire en 1931. Les intérêts sur cette réduction de capital ne figurent plus aux comptes des chemins de fer. Il n'y a sur le bilan de 1936, aucune accumulation des déficits des années précédentes.

Les Chemins de fer de la Nouvelle-Galles du Sud sont les seuls chemins de fer du groupe australasien sur le bilan duquel ont été maintenus, sans redressement, les déficits accumulés.

Je me bornerai à dire que l'autorité à l'appui du témoignage rendu aujourd'hui n'est pas suffisante pour torpiller mon Bill.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je proteste contre un tel langage, monsieur Howe. Nous ne torpillons aucunement le Bill. Le Sénat s'est efforcé, sincèrement efforcé, de vous donner satisfaction. Nous ne pouvons être de simples automates.

L'hon. M. HOWE: Nous ne vous demandons rien de tel.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous nous efforçons de notre mieux de vous donner satisfaction sur ce point. Je n'ai jamais été de ma vie autant désappointé par une présentation au Sénat. Je me suis efforcé de vous donner satisfaction.

L'hon. M. HOWE: Ce projet législatif est d'une nature hautement technique. Il est difficile d'en retrancher ou d'y ajouter un iota.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous ne le faisons guère, et tout fonctionnaire qui vient nous dire ici que cela frustre les fins de la mesure, fait affront à notre intelligence. Je ne puis comprendre que le sous-ministre des Finances prenne une telle attitude.

Le PRÉSIDENT: A quoi procéderons-nous maintenant?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je suis allé plus loin que je n'en avais l'intention. Nous nous bornons à demander certains renseignements qu'il nous paraît précieux d'indiquer sous forme d'annexe. On nous dit maintenant que nous décidons d'étouffer le Bill. Si telle est la décision de l'administration, je ne veux pas que le projet soit étouffé en Comité; il faudrait le rapporter, et je m'abstiendrai de proposer un amendement en ce moment. Je suis certainement d'avis que l'amendement devrait être rapporté. La mesure ne devrait pas être étouffée dans ce Comité.

L'hon. M. DANDURAND: Je proposerais alors de présenter l'amendement énoncé en guise d'explication. De quelle clause s'agit-il?

M. SMART: 22.

L'hon. M. BLACK: Le Bill pourra être amendé devant le Sénat.

Le très hon. M. MEIGHEN: Assurément. S'il doit être amendé, il le sera en Chambre. Nous n'accomplirons rien ici de ce qui, d'après le Gouvernement, aura pour effet d'étouffer la mesure.

L'hon. M. HORNER: Monsieur Meighen, vous être certainement allé plus loin pour satisfaire le Gouvernement que je ne l'aurais désiré. Mon désir est d'étouffer le projet de loi.

Le très hon. M. MEIGHEN: On nous signifie que si nous l'amendons ici, le Bill sera étouffé, et rien ne sera consigné. Nous n'adopterons pas cette attitude.

L'hon. M. BALLANTYNE: Je propose l'ajournement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Oh! non. Nous rapporterons le Bill.

Le PRÉSIDENT: L'avocat a remis ce projet d'amendement:

Dans le Bill 12, retrancher la clause 22 et y substituer la suivante:

Pour les fins de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933, et de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, 1936, le Trust des titres est déclaré être une corporation comprise dans les chemins de fer Nationaux. Toutefois, le paragraphe trois de l'article huit de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933, tel qu'édicte par l'article trois de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, 1936, ne s'applique pas à ladite corporation.

Est-ce clair?

Le SECRÉTAIRE-LÉGISTE: Ce n'est pas mon texte. Il me paraît expressif.

M. SMART: L'article excepté est celui qui rend les administrateurs de la Compagnie des chemins de fer Nationaux administrateurs de toutes les filiales.

L'amendement est agréé.

Le très hon. M. MEIGHEN: Article 15, quelle est l'importance de la dernière phrase "comme prêts qui n'ont pas été et ne seront pas fondés par les chemins de fer Nationaux"? Ces mots me paraissent sans importance; de plus, je ne les crois pas exacts.

M. MATTHEWS: Il s'agit des prêts consentis aux chemins de fer par le Gouvernement, et non couverts par des obligations des chemins de fer. Ils sont distincts de ceux qui doivent être fondés, tous ces prêts qui sont énumérés au bilan, au crédit du Gouvernement, sous la rubrique de prêts temporaires.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mais certains d'entre eux n'ont-ils pas déjà été représentés par des obligations que le chemin de fer a données au Gouvernement?

M. MATTHEWS: Non. Aucun de ces prêts n'est couvert par des émissions d'obligations des chemins de fer Nationaux.

Le très hon. M. MEIGHEN: Avec cette assurance, je n'insisterai pas sur ce point.

Je recommanderais de préciser davantage l'article 24 quant à ce qui doit figurer dans les comptes publics. M. Matthews nous assure que l'état sera plus complet qu'auparavant, mais il est le vérificateur des chemins de fer Nationaux, et il ne lui appartiendra pas de déterminer quel état doit y figurer. Je demanderai au Gouvernement s'il s'oppose à une définition plus précise quant à ce que doivent contenir les comptes publics? J'ai ici le texte d'un amendement, qui porterait à l'article la modification suivante:

Le Ministre doit inclure annuellement, à titre d'annexe...

L'hon. M. DANDURAND: C'est-à-dire que vous faites une nouvelle rédaction?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui.

Le Ministre doit inclure annuellement, à titre d'annexe aux comptes publics du Canada...

Je voudrais que M. Matthews s'assure si cela ne détruira pas complètement les comptes publics du Canada.

un état détaillé de l'aide, sous forme d'octroi ou de prêt d'argent non versé, de garantie non libérée, de concession de terrain ou sous autre forme, accordée par le Dominion du Canada à tout chemin de fer, indiquant séparément l'aide accordée (a) pour subvenir à la construction, et (b) pour couvrir les pertes dans l'exploitation. Cet état doit indiquer séparément, pour chaque rubrique d'aide, le nom de la Compagnie à laquelle l'aide a été octroyée; la date de l'octroi; l'autorité en vertu de laquelle l'octroi a été accordé, soit par loi, soit par contrat ou autrement; l'objet de l'octroi, et la manière dont ladite aide a été exposée dans les comptes publics du Canada. L'annexe doit aussi contenir un état similaire relatif aux prêts remboursés et aux garanties libérées, indiquant les mêmes détails, de même que les dates de remboursement et de libération. Les octrois aux fins de soulager le chômage ne doivent pas être considérés comme aide aux chemins de fer.

Je ne propose pas cet amendement.

L'hon. M. DANDURAND: C'est-à-dire, les octrois récents au chemin de fer Pacifique-Canadien et au National-Canadien?

Le très hon. M. MEIGHEN: Pour encourager les hommes.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit de remplacer l'article 24?

Le très hon. M. MEIGHEN: Oui. Pendant que nous délibérons, je préférerais changer comme suit le titre du Bill—je n'ai jamais aimé l'expression "système":

Loi pourvoyant à l'annulation d'actions de capital et de certaines dettes du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada envers Sa Majesté et à l'ajustement des comptes du réseau.

Je n'insiste pas plus que cela. Le seul point qui m'a paru de quelque importance, mais qui m'a valu un rude désappointement, est la simple addition d'une annexe au bilan, à l'article 11. Il me semble que ces modifications seraient des améliorations, si le Gouvernement daignait les accepter.

Le PRÉSIDENT: Qu'advient-il de l'idée de M. Meighen au sujet de l'article 24?

Le Dr CLARK: Nous irons à la limite dans notre effort pour rendre le relevé le plus complet possible. Je ne crois pas qu'il y ait aucune objection. Il sera peut-être difficile d'obtenir les dates et les autorités particulières de quelques-uns des très anciens prêts et octrois.

Le très hon. M. MEIGHEN: Mettez "autant que possible".

Le Dr CLARK: Oui. Nous irons à la limite dans notre effort pour obtenir un état complet et précis. Avec l'addition des mots "autant que possible", l'article proposé me paraîtrait très bien fondé.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je le propose, si le Gouvernement l'accepte.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, voulez-vous examiner l'article 24 du Bill? M. Meighen a proposé, et le sous-ministre des Finances a accepté sa proposition, que ledit article soit remplacé par le suivant:

Le Ministre doit inclure annuellement, à titre d'annexe aux comptes publics du Canada, un état détaillé de l'aide, sous forme d'octroi ou de prêt d'argent non versé, de garantie non libérée, de concession de terrain ou sous autre forme, accordée par le Dominion du Canada à tout chemin de fer, indiquant séparément l'aide accordée a) pour subvenir à la construction, et b) pour couvrir les pertes dans l'exploitation. Cet état doit, autant que possible, indiquer séparément, pour chaque rubrique d'aide le nom de la Compagnie à laquelle l'aide a été octroyée; la date de l'octroi; l'autorité en vertu de laquelle l'octroi a été accordé, soit par loi, soit par contrat ou autrement; l'objet de l'octroi, et la manière dont ladite aide a été exposée dans les comptes publics du Canada. L'annexe doit aussi contenir un état similaire relatif aux prêts remboursés et aux garanties libérées, indiquant les mêmes détails, de même que les dates de remboursement et de libération. Les octrois aux fins de soulager le chômage ne doivent pas être considérés comme aide aux chemins de fer.

Le Comité approuve-t-il cet amendement?

Quelques hon. SÉNATEURS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Il existe une entente.

Le très hon. M. MEIGHEN: Quelle est l'attitude du leader du Gouvernement au sujet du titre?

L'hon. M. DANDURAND: Il est proposé d'ajouter ces mots "actions de capital et". Le titre se lirait alors:

Loi pourvoyant à l'annulation d'actions de capital et de certaines dettes...

Le très hon. M. MEIGHEN: Exactement.

Le PRÉSIDENT: Il paraît convenu que le titre doit être retranché et remplacé par le suivant:

Loi pourvoyant à l'annulation d'actions de capital et de certaines dettes du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada envers Sa

Majesté et à l'ajustement des comptes du réseau.

Sera-ce le titre du Bill?

Quelques hon. SÉNATEURS: Adopté.

Le préambule est agréé.

Le PRÉSIDENT: Monsieur O'Connor, vous désirez faire certaines observations.

Le très hon. M. MEIGHEN: Le mot "système" se rencontre-t-il ailleurs dans le Bill?

Le SECRÉTAIRE-LÉGISSTE: Non. Page 1, ligne 26, il faut insérer "et" après "d'avances".

Le PRÉSIDENT: C'est à l'alinéa c) de l'article 2, la clause d'interprétation.

L'amendement proposé est agréé.

Le SECRÉTAIRE-LÉGISTE: Je me demande ensuite s'il ne faudrait pas insérer le mot "préalable" après le mot "l'approbation", page 3, article 6, ligne 30. La question est de savoir si vous désirez réaliser la chose sans l'autorisation du Parlement, pour qu'elle soit subséquemment approuvée par le Parlement, ou si vous ne désirez la réaliser qu'après l'approbation du Parlement. Je me renseigne simplement pour savoir ce qui est désirable.

Le très hon. M. MEIGHEN: En cas de vente, à quoi servirait que le Parlement agisse subséquemment?

Le SECRÉTAIRE-LÉGISTE: C'est ce qui m'a suggéré d'insérer le mot "préalable".

Le PRÉSIDENT: M. O'Connor voudrait savoir si, de l'avis du Comité, l'approbation du Parlement devrait précéder toute vente.

L'hon. M. DANDURAND: Nous ferions mieux, ce me semble, de ne pas modifier le texte, bien que, d'après le sous-ministre des Finances, la chose soit peu importante. Insistez-vous, monsieur O'Connor?

Le SECRÉTAIRE-LÉGISTE: Je n'insiste aucunement.

Le très hon. M. MEIGHEN: Monsieur O'Connor, si vous insériez "préalable" et qu'il y eût une vente, qui serait ensuite approuvée, je suppose qu'elle serait toujours valide.

L'hon. M. DANDURAND: C'est parfait. Pas d'amendement.

L'amendement proposé est rejeté.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il autre chose, monsieur O'Connor?

L'hon. M. DANDURAND: Page 5, article 16.

Le SECRÉTAIRE-LÉGISTE: Le paragraphe 2 prescrit les statuts. Les termes sont redondants. La même expression est mainte et mainte fois répétée. J'ai rédigé le texte d'une façon plus scientifique, de manière à tout exprimer en vingt pour cent moins de mots.

Ces statuts doivent pourvoir:

- (a) A la garde du sceau corporatif du Trust;
- (b) A la souscription d'actes par deux des régisseurs ou plus;
- (c) Aux réunions des régisseurs, qui doivent être tenues au moins une fois chaque année, à l'envoi des avis des réunions, à la nomination du dignitaire devant présider chaque réunion, ainsi qu'au nombre de régisseurs nécessaire pour constituer quorum aux réunions.

Ce texte énonce tout ce qu'énonce le texte du Bill, et il est vingt pour cent plus court.

Le PRÉSIDENT: Qu'en dites-vous?

Le Dr CLARK: C'est parfait.

Le PRÉSIDENT: L'article 16 sera-t-il modifié par la substitution des mots qu'a lus M. O'Connor?

L'hon. M. HARDY: Cela ne changera aucunement le sens, monsieur O'Connor?

Le SECRÉTAIRE-LÉGISTE: En aucune façon.

L'hon. M. HARDY: Dans ce cas, laissons-le dans son état actuel.

Le PRÉSIDENT: Le Bill sera-t-il modifié de la manière indiquée?

L'hon. M. HARDY: Non.

Le très hon. M. MEIGHEN: Peu m'importe.

L'hon. M. DANDURAND: Pour la clarté, je suis d'avis que l'idée de M. O'Connor est meilleure.

L'amendement proposé est agréé.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il autre chose?

Le SECRÉTAIRE-LÉGISTE: Page 5, article 19, ligne 28, version anglaise. Le mot "secretary" est épelé avec une majuscule. Il faudrait une minuscule.

Le PRÉSIDENT: Réduisons-nous le secrétaire à la minuscule?

L'amendement proposé est adopté.

Le PRÉSIDENT: Rapportons-nous le Bill, ainsi que modifié?

Quelques hon. SÉNATEURS: Adopté.

Le Comité s'ajourne à 6 heures 35 du soir.

PIÈCE A

RÉSEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

REVISION DU BILAN CONSOLIDÉ, AU 31 DÉCEMBRE 1935—SUIVANT BILL 12

ACTIF		PASSIF	Bilan consolidé du C.N.R. après redressement
PLACEMENTS:			
Placement en voie ferrée et matériel.	\$1,831,407,108 95	Capital-actions des compagnies subsidiaires détenu par le public.	\$ 4,584,225 00
Améliorations sur la propriété du chemin de fer affermée.	3,879,078 18	Subventions du Gouvernement.	2,570,904 78
Diverses propriétés réelles.	60,227,654 28	Dettes à long terme—Publique.	1,154,779,000 79
	<u>\$1,895,513,841 41</u>	Dominion du Canada—	
Fonds d'amortissement.	11,921,666 97	Prêts temporaires:	
Dépôts au lieu de propriété hypothéquée vendue.	5,224,995 66	Non soldés, 31 mars 1936.	2,043,725 00
Placement dans des compagnies affiliées.	31,584,107 59	Remboursés, 31 mars 1936.	72,683,250 00
Autres placements.	778,157 52	Avances de fonds depuis 1932.	34,346,479 25
	<u>\$1,945,022,769 15</u>	Ch. de fer du Gouv. can.—Copital de roulement.	16,771,980 54
Actif courant.	74,787,953 24	Passif courant.	45,330,201 96
Actif différé.	18,837,219 76	Passif différé.	3,423,088 12
Débets non redressés.	22,064,024 49	Crédits et réserves non redressés.	35,272,608 46
	<u>\$2,060,711,966 64</u>	Total du passif.	<u>\$1,371,805,463 89</u>
		Gouvernement fédéral—Part de propriétaire (représentée par)—	
		1,000,000 d'actions sans valeur nominale du capital de la compagnie des Ch. de fer Nationaux du Canada, émises en échange de la valeur résiduelle du capital du Canadian Northern.	\$ 18,000,000 00
		5,000,000 d'actions sans valeur nominale du capital émises au gouvernement par le Trust des titres en considération des valeurs, avances, réclamations pour l'intérêt resté impayé et du nantissement maintenant détenu par le gouvernement.	282,616,208 35
		Frais d'immobilisations du gouvernement fédéral pour les Ch. de fer du Gouvernement canadien.	388,290,294 40
			<u>\$ 688,906,502 75</u>
			<u>\$2,060,711,966 64</u>

BILL 12

85

La part de propriétaire du Gouvernement du Dominion représente une partie de la dette non soldée du Gouvernement du Dominion applicable aux chemins de fer Nationaux du Canada, au montant de \$1,310,239,239.44. (Annexe à inclure.)

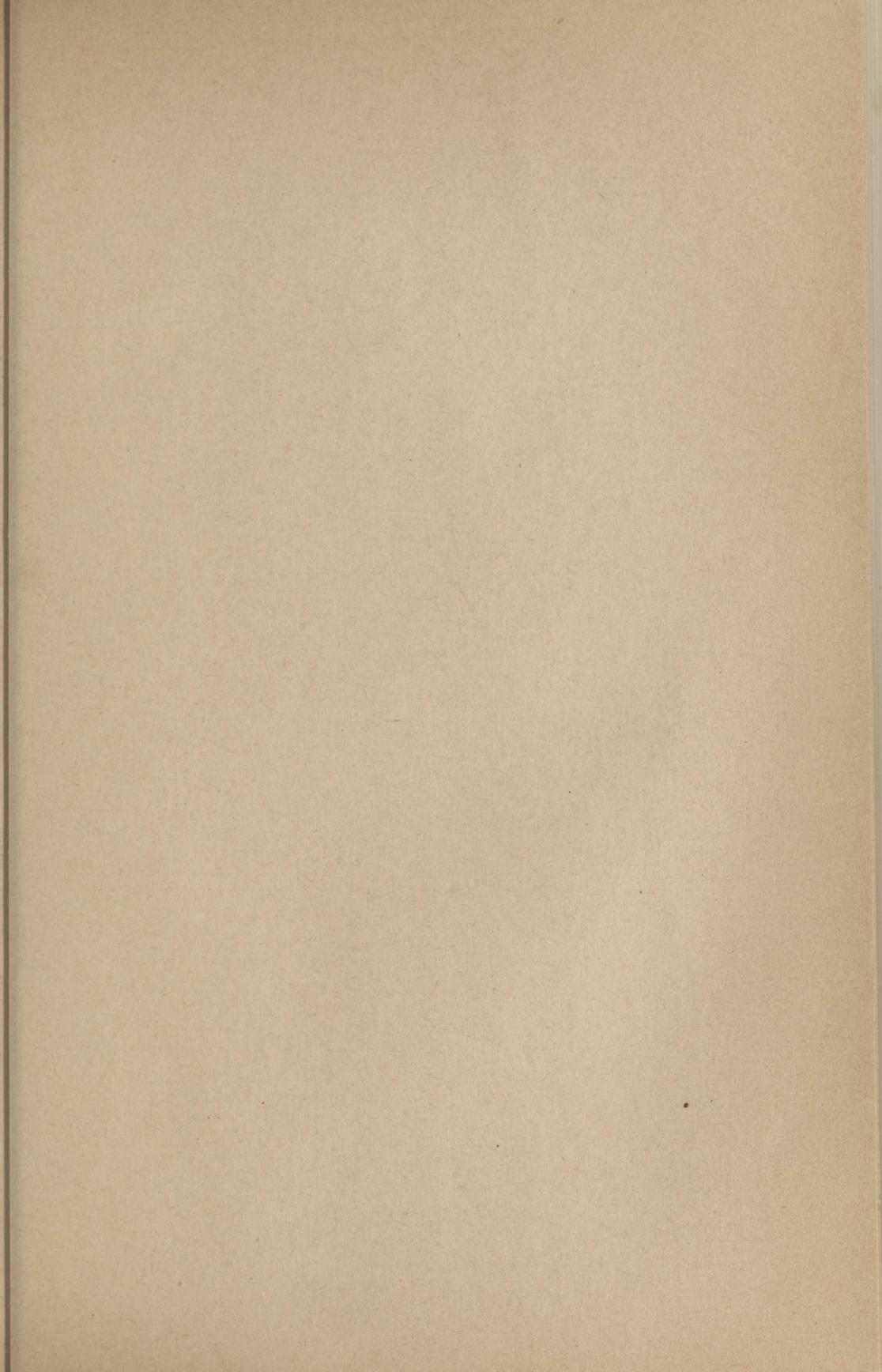
PIÈCE B

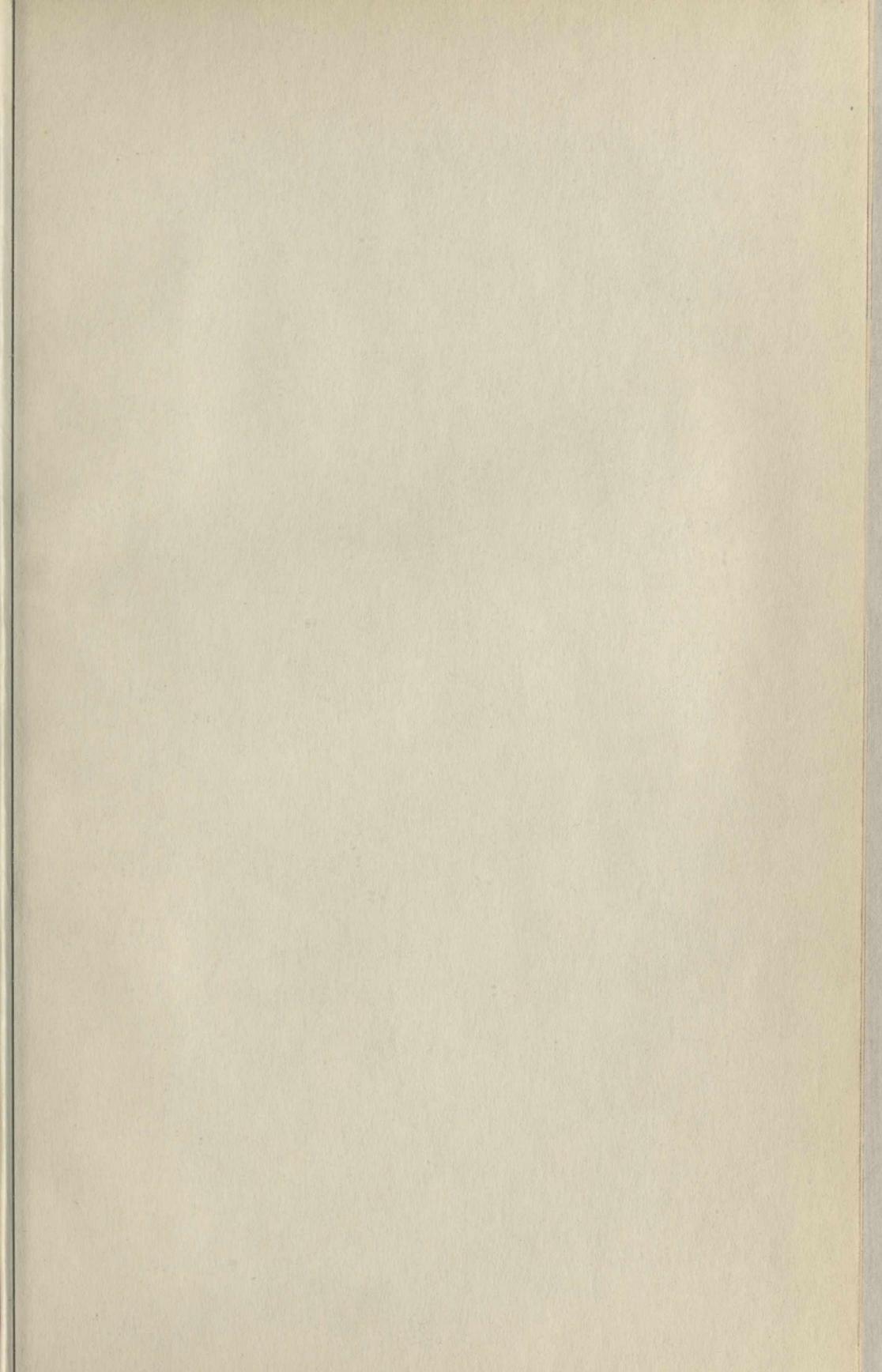
REVISION DES COMPTES PUBLICS DU CANADA, AU 31 MARS 1936

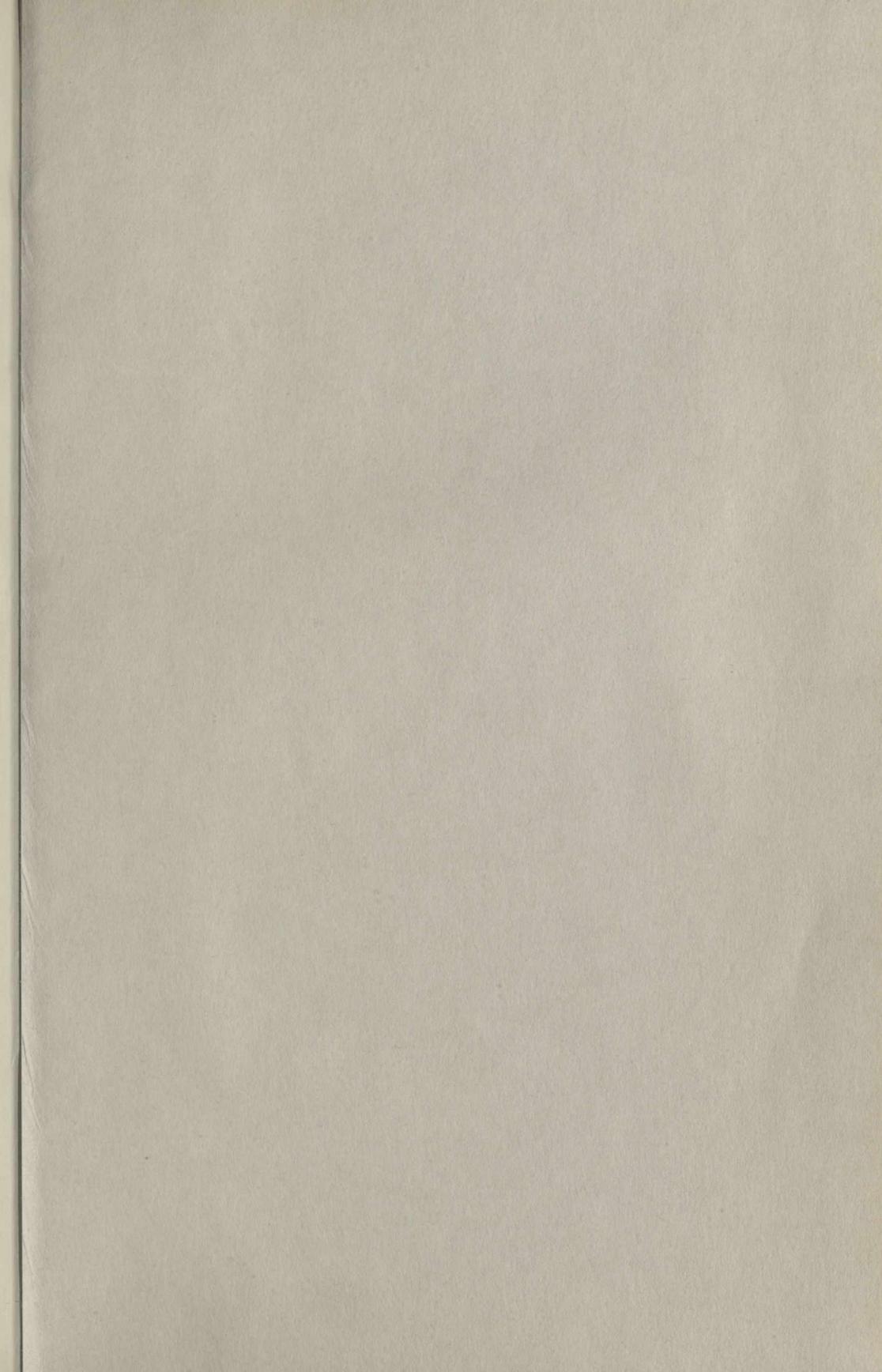
ACTIF		PASSIF	
Espèces	\$ 20,243,808 20	Fonds de rachat de la circulation des banques	\$ 6,857,941 84
Matières d'or	2,236,628 91	Compte de Bureau de poste—Mandats-poste, Bons de poste, etc.	2,726,925 05
Avances aux provinces, etc.	223,788,091 49	Caisse d'épargne postale—Dépôts	22,047,287 14
Comptes des chemins de fer—		Fonds d'assurance et de pension	150,614,097 08
Avances de fonds au C.N.R.	34,346,479 25	Fonds de fiducie, suivant Annexe P.	20,943,718 36
Prêts temporaires au C.N.R.	2,043,725 00	Fonds contingent et spécial	6,044,064 70
Prêts au C.N.R., janvier-mars 1936	1,183,592 65	Comptes des dettes des provinces	9,623,816 77
Tous autres	8,513,700 84	Intérêts échus et non soldés	1,739,167 37
Avances aux Gouvernements étrangers	30,494,720 00	Dettes fondées, moins fonds d'amortissement	3,211,347,008 32
Etablissement de soldats et Etablissement agricole—			
Prêts	43,594,539 60		
Comptes courants divers—			
Chemins de fer du Gouvernement canadien	16,771,980 54		
Tous autres	43,649,302 06		
	\$ 426,866,568 54		
* Dette nette—Solde	3,005,077,458 09		
	\$3,431,944,026 63		\$3,431,944,026 63
* DÉTAIL DE DETTE NETTE:			
VALEURS NON ACTIVES:			
Canaux	\$ 242,855,235 35		
Travaux publics—Divers	265,165,018 23		
Approvisionnements militaires	12,035,420 50		
Comptes territoriaux	9,895,947 68		
Navires à vapeur du National-Canadien	15,507,970 19		
Placements divers (surtout Commission des ports nationaux)	79,621,229 71		
Chemins de fer—			
C.N.R.—			
Ch. de f. du Gouv. can.	\$ 388,290,294 40		
Trust des titres du Nat.	282,616,208 35		
Can.—Compte des titres	18,000,000 00		
	\$ 688,906,502 75		
Divers—surtout Baie d'Hudson	54,488,433 22		
C.P.R.—Anciens comptes	62,791,435 25		
	806,186,371 22		
Total—Valeurs non actives	\$1,431,267,192 88		

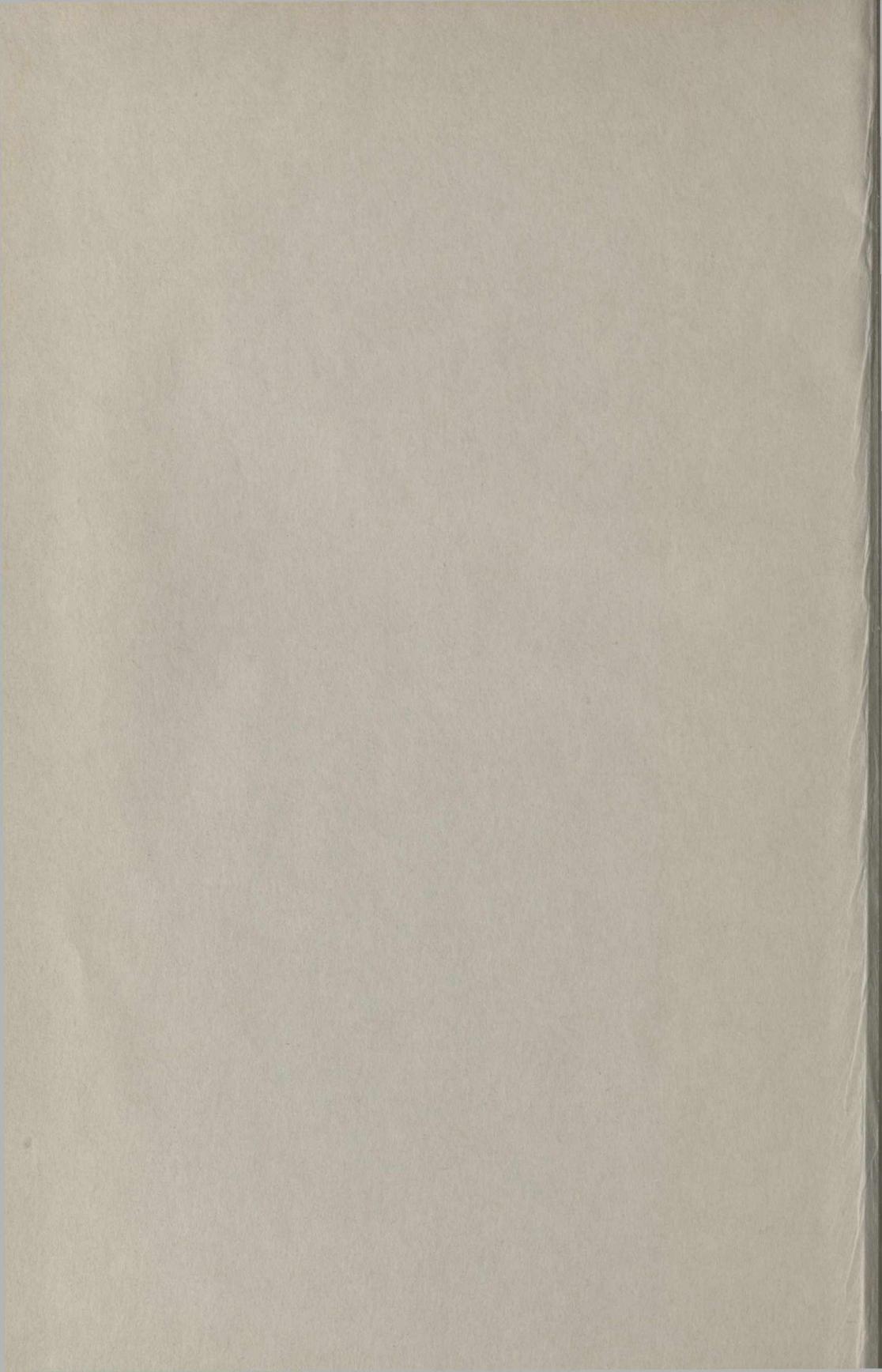
DÉFICITS DANS LE FONDS CONSOLIDÉ:

Secours (part fédérale)	240,102,587 00	
Chemin de fer National-Canadien . . .	621,332,736 69	
Tous autres comptes, y compris dépenses de guerre	712,374,941 52	1,573,810,265 21
		<hr/>
		\$3,005,077,458 09









Rolls per
Harpell's Press Co-operative
Gardenvale

