

trer que la question du tarif des marchandises est une des plus importantes au Canada et que le temps est venu de nous poser cette question: Sommes-nous bien traités par cette immense compagnie de chemins de fer, si nous tenons compte de l'aide que le peuple canadien lui a accordée par ces concessions en terres et en argent?

Suivant moi, nous devrions nommer une commission pour administrer les affaires des chemins de fer du pays et payer aux actionnaires des différents réseaux mis sous la tutelle de l'Etat un dividende juste et raisonnable. Si vous étudiez les rapports de la compagnie du Pacifique-Canadien en remontant en arrière aussi loin que vous le voudrez, vous constaterez que les subventions en terres que nous lui avons accordées, dans l'intention de diminuer les tarifs de la compagnie, ont été simplement employées à payer des dividendes aux actionnaires et à faire monter le prix des actions du chemin de fer. Je ne trouve pas à redire à ce que le Pacifique-Canadien emploie ses recettes pour payer des dividendes, mais je m'oppose à ce que les revenus des subventions accordées par le peuple soient utilisés de cette manière.

L'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) a présenté une autre idée que je désire étudier pendant quelques instants. Il dit que le Gouvernement devrait exproprier le chemin de fer et le matériel roulant de la compagnie et rien de plus; que nous devrions autoriser la compagnie en lui laissant son capital et son passif. Il propose que nous prenions possession de l'actif visible de la ligne et que nous laissions à la compagnie son organisation, son personnel, ses compagnies de télégraphe et des messageries—tout ce qui rend possible l'exploitation d'un chemin de fer. Mais comment pourrait-on acquérir la possession d'un chemin de fer et de son matériel roulant? Pour prendre possession du chemin de fer et du matériel roulant du Pacifique-Canadien, vous devriez émettre un nouvel emprunt du Gouvernement.

Le comité peut être intéressé à connaître ce qu'a payé le Nord-Canadien pour se procurer de l'argent. Par exemple, la compagnie a négocié un emprunt en Angleterre pour 270 millions de dollars à 4.347 p. 100. Où pourrions-nous obtenir de l'argent à ce taux ou à un prix qui en approcherait aujourd'hui? Les honorables députés de l'opposition ont critiqué le Gouvernement parce qu'il a été forcé de payer 6 pour 100 et même plus, pour un emprunt négocié à New-York. Pourtant, ils conseillent d'ex-

proprier l'actif visible de cette ligne, de l'acheter sur-le-champ et de laisser à la compagnie son existence. Je mentionne cette proposition pour montrer combien il est absurde de songer en ce moment à exproprier la ligne et d'en payer la valeur un prix considérable quelconque.

Le député de Saint-Jean et d'autres de ses collègues ont laissé entendre que la somme de \$147,000,000 en obligations non garanties du Nord-Canadien ne devait causer aucune inquiétude au Gouvernement, que s'il n'y avait pas suffisamment d'argent pour la payer, on devrait passer outre. On déclare qu'il n'en résulterait pas une grande perte si l'on adoptait ce procédé, parce que ces obligations ont été vendues à très bas prix. En réalité, sur les 147 millions de dollars d'obligations non garanties, 110 millions ont été vendus sur le marché anglais à environ 96, au prix de 4½ pour 100 pour la compagnie, ce qui en fait une très bonne émission. De plus, le produit entier de la vente de ces obligations est entré dans la construction du réseau. Parmi les obligations de terres concédées, la compagnie en a vendu en Angleterre pour \$12,250,000 à 94, le coût net étant de 4.98 p. 100. Le produit de cette vente et de celles qui ont été effectuées au pays, est entré dans la ligne. Malgré cela, les honorables députés de l'opposition disent au Gouvernement qu'il devrait répudier ces obligations.

Voici ce que dit l'honorable député de Saint-Jean :

Il y a environ pour \$147,000,000 de valeurs non garanties par le Dominion ou les provinces. Je présume que ces valeurs sont entre les mains de financiers puissants, de banquiers et d'autres personnes qui pourraient bien supporter une perte d'une partie de ces valeurs.

D'après moi, il est indigne de la part d'un membre du Parlement de proposer que le pays répudie les responsabilités qu'il a assumées et permette que ses obligations ne soient pas honorées, uniquement parce qu'elles sont détenues par des particuliers qui ont les moyens de subir cette perte. Je soutiens que toutes les sommes provenant de la vente des obligations et les terres de la compagnie du Nord-Canadien ont servi à la construction du chemin de fer. Autant qu'il est possible de s'en rendre compte à la suite d'un examen minutieux des comptes de la compagnie—j'ai examiné les états de la compagnie avec soin et je sais que d'autres membres du Parlement ont fait de même—les sommes provenant de la vente des valeurs de la compagnie du Nord-Canadien ont servi à défrayer le coût de