

Reprise de la séance.

L'hon. M. MEIGHEN (ministre de l'Intérieur): Monsieur l'Orateur, nous avons promis à la Chambre, à six heures, de faire une déclaration maintenant, déclaration contenant en résumé le résultat des négociations avec la compagnie du Grand-Tronc quant au rachat de leur réseau par le gouvernement. La raison pour laquelle cette déclaration est faite à présent c'est que nous ne pourrions pas à cause des congés qui interviennent, présenter avant mardi la résolution qui doit précéder le projet de loi, lequel permettra au Gouvernement de conclure les négociations. Nous avons donc pensé qu'en attendant, puisqu'un avis avait été donné aux journaux et que la Chambre savait que nous devions présenter un bill, il valait mieux renseigner parfaitement la députation touchant les disposition fondamentales de l'arrangement. Ce que je vais dire ne doit pas être tenu comme argument mais simplement comme explication.

Les négociations qui viennent d'aboutir ont une origine assez ancienne. Elles nous ramènent au mois de février 1918 quand, à cause de certaines demandes faites au Gouvernement de la part de la compagnie du Grand-Tronc et aussi pour d'autres raisons, une conversation fut entamée par télégraphie sous-marine. Du moins, nous avons demandé par câble quelles étaient les propositions ou les intentions de la compagnie en ce qui touche cette question. Inutile pour moi de lire ces dépêches pour la raison que, si ma mémoire me sert bien, elles ont été déjà déposées devant la Chambre et consignées dans le hansard. Mais il y a une autre raison et c'est qu'on les trouve dans une lettre en date du 11 juillet 1918 et envoyée par moi à sir Alfred Smithers, président de la compagnie du Grand-Tronc. Cette lettre a été écrite après étude et révision de la part des ministres qui se trouvaient outremer et après une conférence plénière des ministres au pays. Afin de bien établir le dossier je vais lire la lettre qui est ainsi comprise:

11 juillet 1918.

Cher monsieur Smithers:

On apprenait il y a quelque temps au gouvernement du Canada de la part du conseil d'administration de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer que cette compagnie ne pouvait pas, sans le secours de l'Etat, faire face à des échéances le 1er et le 15 du mois courant. Il a été jugé avantageux que des représentants du Gouvernement, pendant leur séjour en Angleterre pour assister à la conférence impériale de guerre, saisissent l'occasion de s'abouche avec vous et avec votre conseil d'administration au sujet des obligations et de l'état des finances du Grand-Tronc. En conséquence, M.

Calder et moi, nous avons eu avec vous quatre entretiens, à deux desquels vous étiez accompagné de certains de vos collègues du conseil.

Au cours du dernier entretien, vous m'avez suggéré de vous soumettre par écrit l'attitude du Gouvernement, ainsi que ses offres concrètes, et ce, dans les termes les plus élevés.

Il y a lieu de croire que les embarras dans lesquels la compagnie se trouve proviennent de deux causes principales: (1) les obligations qu'elle a assumées en 1903 et en 1904 relativement au Grand-Tronc-Pacifique; (2) les résultats de la guerre à l'égard de l'exploitation et de l'état des finances du réseau.

Quant à cette dernière cause, il n'est pas juste de dire qu'elle s'est surtout, sinon entièrement, fait sentir pendant les années 1917 et 1918. D'un autre côté, les embarras de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer, qui sont la conséquence directe des obligations relatives au Grand-Tronc-Pacifique, remontent beaucoup plus loin. Cette dernière compagnie est, à tous les égards, subordonnée à la compagnie du Grand-Tronc qui possède la totalité de ses actions. Dès 1909, le gouvernement du Canada est venu au secours de cette compagnie subsidiaire au moyen d'un prêt de \$10,000,000. Un nouveau prêt de \$6,000,000 a été consenti en 1914 sur la remise d'obligations. Ses valeurs ont de plus été garanties jusqu'à concurrence de \$16,000,000 par une loi de cette année-là. En 1916, un prêt de \$8,000,000 a été fait. En 1917, un prêt de \$7,500,000 a été autorisé et effectué et, au printemps de la même année, le Parlement a autorisé un autre prêt de \$7,500,000.

Entre temps les échéances sans cesse grandissantes d'intérêt dû par la compagnie du Grand-Tronc pour le compte de sa compagnie subsidiaire, n'étaient pas soldées par la compagnie du Grand-Tronc mais étaient réglées au moyen des avances ainsi faites par le gouvernement du Canada. Actuellement ces engagements dépassent de beaucoup 5 millions par année et, en janvier 1923, elles dépasseront 7 millions par année. A cet égard, il ne faut pas oublier que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'avait rien fait ou tenté de faire en vue de solder le prix du loyer dû au gouvernement du Canada par rapport au Transcontinental national, lequel loyer, bien que le Gouvernement n'en ait pas assumé la responsabilité, a été pratiquement soldé par le Dominion. C'est là un fardeau supplémentaire qui n'est pas négligeable.

Je signale les faits saillants relatifs dans le paragraphe précédent dans le but d'indiquer ce qu'a été la conduite du Gouvernement et du peuple canadien vis-à-vis des entreprises du Grand-Tronc pendant ces dernières années.

C'est dans ces circonstances qu'on invite le gouvernement canadien à augmenter encore ses largesses en se portant garant des obligations mêmes du Grand-Tronc. Au cours des diverses opérations indiquées ci-dessus l'opinion publique canadienne est devenue de plus en plus hostile à cette pratique de venir financièrement en aide aux compagnies particulières. En conséquence, au début de nos négociations nous avons déclaré que nous ne croyions pas pouvoir justifier la continuation de notre aide dans les conditions actuelles.

Cependant, en vue de faciliter les négociations, nous conseillâmes au ministre des Finances de faire les avances requises pour mettre la compagnie à même de faire face à ses échéances de juillet. Des mesures ont été prises à cet effet.