

et à moins que l'on ne me cite une restriction formelle, il n'y a pas lieu de laisser entendre que cette restriction existe.

Néanmoins, les fiduciaires ont le droit de vote attribué aux actions des compagnies subsidiaires qu'ils détiennent et il va sans dire qu'ils agiront uniquement sur les conseils de leur avocat.

Dans de telles circonstances, nous ne pouvons faire autrement que d'accepter l'interprétation de l'avocat des fiduciaires et nous devons prendre des mesures immédiates pour obtenir des obligationnaires la modification de la clause du contrat de fiducie. Il faudra convoquer une assemblée des obligationnaires à Londres, en Angleterre, aussitôt que nous pourrons faire publier l'avis nécessaire et nous leur demanderons d'étendre la signification de cette clause de façon à permettre la fusion avec la compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, ou avec toute autre compagnie approuvée par le Gouverneur en conseil.

Je crois, monsieur l'Orateur, que cette explication couvre toute la question. Elle est rédigée en termes légaux et tous les membres de cette Chambre pourront s'y rapporter. C'est à cette fin que je l'ai inscrite dans le compte rendu officiel.

J'aborderai maintenant la question du Grand-Tronc-Pacifique. Je crois avoir expliqué clairement à la Chambre que la coordination du Nord-Canadien n'est pas une tâche aussi facile qu'on le croirait tout d'abord et doit être abordée—non pas abordée, parce que c'est déjà fait, mais doit être complétée—en tenant compte des obligations du Nord-Canadien en circulation; le gouvernement du Canada accepte tout le passif aussi bien que l'actif.

Le très hon. ARTHUR MEIGHEN: L'honorable ministre me permettra-t-il une question? Je veux tout simplement savoir ce qu'il cherche à établir. Je ne comprends pas bien, et je crois que plusieurs autres honorables députés sont aussi dans le même cas, quelle autre coordination du Nord-Canadien avec les chemins de fer nationaux du Canada il vise à effectuer, à part celle qui existe actuellement. C'est-à-dire, quelle autre coordination croit-il possible, au point de vue légal? Je comprends que ce qu'il dit est vrai et qu'il faille conserver l'entité de la compagnie, à cause des titres en cours. Je ne me suis jamais plaint du manque de coordination du Nord-Canadien; je ne sais quelle autre fusion avec ce réseau, mon honorable ami songe à établir. Je comprends que le décret du conseil du 30 janvier 1922, prévoit les autres mesures à prendre pour parachever la fusion, du Grand-Tronc.

L'hon. M. GRAHAM: Le gouvernement canadien est devenu actionnaire du Nord-Canadien, tout comme il l'est déjà du Grand-Tronc.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nous en sommes actuellement les actionnaires.

[L'hon. M. Graham.]

L'hon. M. GRAHAM: Nous ne détenons pas toutes les actions, comme je l'ai fait remarquer.

Le très hon. M. MEIGHEN: Tout cela est prévu par la loi. Nous n'avons pas besoin d'un autre vote du National Trust et l'avocat-conseil doit avoir quelque chose en vue qui se rattache à la fusion sous le rapport simplement matériel.

L'hon. M. GRAHAM: A l'heure actuelle, le chemin de fer Nord-Canadien est dirigé par l'administration des chemins de fer nationaux du Canada. Effectivement, sinon au point de vue juridique, l'administration actuelle des chemins de fer nationaux du Canada est aussi celle du Nord-Canadien. Par suite de cette coordination, ce sera l'administration des chemins de fer nationaux qui dirigera le tout. En vertu de la loi de 1919, le réseau du Nord-Canadien deviendra partie intégrante des chemins de fer nationaux du Canada et ne sera plus exploité séparément, comme cela se fait actuellement, tout en l'étant par la même administration.

Je parlerai maintenant du Grand-Tronc-Pacifique qui est l'un des éléments dont se compose le réseau. Ce chemin de fer faisait partie intégrale du grand réseau transcontinental inauguré il y a quelques années. De Moncton à Winnipeg, une distance de 1,800 milles, il portait le nom de chemin de fer Transcontinental et avait été construit par le peuple canadien. De Winnipeg à Prince-Rupert, il s'appelait le Grand-Tronc-Pacifique et était divisé en deux sections, celle des prairies et celle des montagnes. Le gouvernement canadien donna des garanties au Grand-Tronc-Pacifique. En outre, l'ancienne compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc du Canada, garantit des obligations. Cette compagnie ne put payer l'intérêt des obligations garanties et il fallut lui venir en aide chaque année, pour couvrir le déficit d'exploitation et l'intérêt sur les obligations garanties par le gouvernement. La compagnie eut un différend avec le gouvernement d'alors, au sujet d'une certaine somme, je crois que c'était \$900,000 qu'elle voulait employer au paiement de l'intérêt sur ses obligations. Le gouvernement insista, avec raison, pour que cette somme soit employée à combler le déficit d'exploitation. En conséquence, la compagnie cessa d'exploiter le chemin de fer. Le gouvernement canadien en prit possession et le ministre des Chemins de fer devint le séquestre de la compagnie. Cette ligne est encore en séquestre, bien que dirigée par l'administration des chemins de fer nationaux du Canada. En ce qui concerne les garanties, il est bien entendu que celle des obligations