

étant due par la compagnie et la porte à \$4,403,670 en totalité. D'après l'exposé fait au Sénat par l'honorable ministre dirigeant, je n'ai pas très bien compris si le gouvernement fédéral sera obligé d'aider la province de la Colombie-Anglaise à payer sa propre garantie. Nous savons tous que la situation financière de cette province—je le regrette beaucoup—n'est pas, aujourd'hui, très satisfaisante, et si elle était obligée de déboursier maintenant cette somme comme paiement de l'intérêt sur ces obligations garanties, elle se trouverait, je crois, très embarrassée; mais il est possible que le gouvernement fédéral ait l'intention de l'assister dans la présente circonstance. La situation est celle-ci: le gouvernement fédéral se trouve dans l'obligation de prélever, en sus de son prêt de \$15,000,000, la somme de \$6,540,507 pour l'intérêt sur les obligations garanties. Il y a encore au crédit du compte de fiducie du Canadian-Northern-Ontario une balance de \$1,300,000, et une autre balance active provenant des obligations garanties par le gouvernement fédéral, il y a deux ans—en 1914—et se montant à \$4,300,000, ce qui fait un total encore au crédit du compte de fiducie de \$5,600,000. En sorte que le Canadian-Northern obtient, aujourd'hui, du gouvernement la somme totale de \$25,000,000 pour payer l'intérêt sur les obligations garanties, et aussi pour acquitter les obligations pressantes.

L'honorable ministre dirigeant, en discutant cette question du Canadian-Northern, ne nous a pas dit comment le gouvernement verrait à ce que l'argent ainsi prêté soit dépensé avec soin. Il importe que le gouvernement exerce un contrôle rigoureux sur cette dépense; qu'il sache exactement comment cet argent sera dépensé et qu'il voit en outre à ce que cette compagnie du Canadian-Northern et chacune de ses compagnies subsidiaires ne s'engagent dans d'autres entreprises jusqu'à ce que le gouvernement connaisse exactement la situation de cette compagnie. Par exemple, dans la Colombie-Anglaise, il y a des lignes dont les obligations ont été garanties; mais très peu de travaux ont été exécutés sur ces lignes en conformité de ces obligations, et le gouvernement devrait voir à ce que ces lignes ne se développent pas davantage pour le moment et jusqu'à ce que le gouvernement connaisse exactement la situation financière de ces compagnies, et comment le produit de ces obligations garanties a été ou sera dépensé.

L'honorable ministre dirigeant nous a cité des chiffres relatifs à la situation financière des compagnies du Canadian-Northern et du Grand-Tronc-Pacifique, et indiquant

les bénéfices qu'elles peuvent tirer de leurs réseaux par mille. D'après cette base, la situation du Canadian-Northern paraît être bien meilleure que si elle est considérée sous un autre point de vue. On a donné, l'autre jour, dans la Chambre des communes, des chiffres faisant voir que le réseau du Canadian-Northern est entré dans son bilan comme valant plus de \$430,000,000; que le chemin de fer canadien du Pacifique, y compris son équipement et toutes ses ramifications, est estimé à \$503,000,000 seulement—soit une différence de \$73,000,000 seulement entre les deux réseaux.

L'honorable ministre dirigeant nous a dit que le nombre de milles du réseau du chemin de fer canadien du Pacifique était de 12,000 milles, et que le réseau du Canadian-Northern comprenait 9,000 milles. De sorte que la différence de 3,000 milles entre ces deux réseaux serait représentée comme valant \$73,000,000, d'après les estimations que je viens de donner. Mais en examinant le rendement respectif de ces deux réseaux, nous constatons que le réseau du chemin de fer canadien du Pacifique a rapporté, l'année dernière, un surplus considérable de recettes qui ont servi à payer les charges permanentes de ce réseau se montant à \$10,000,000, tandis que les charges similaires du Canadian-Northern se montent à \$15,000,000 par année. Cette comparaison nous donne une idée des charges auxquelles le Canadian-Northern doit faire face et la différence qui existe entre les obligations respectives de ces deux réseaux.

Nous devons aussi noter que le Canadian-Northern n'est pas aussi bien équipé que l'est l'autre réseau. Ces faits indiquent que la situation du Canadian-Northern n'est pas aussi favorable que nous voudrions qu'elle le fût, si nous la comparons avec celle de l'autre réseau. C'est un point qui est de nature à ouvrir les yeux du gouvernement, et ce dernier doit par suite surveiller avec le plus grand soin la manière dont l'argent prêté au Canadian-Northern sera dépensé, et voir à ce que les voies ferrées de ce réseau et leur équipement soient tenus dans un meilleur état qu'ils ne le sont aujourd'hui.

Quant aux explications données par l'honorable ministre dirigeant sur le Grand-Tronc-Pacifique, nous constatons en examinant l'état cité que la somme totale requise pour payer l'intérêt et quelques autres items dus par ce réseau est de \$9,376,844; mais que de ce montant le gouvernement doit payer la somme de \$1,655,121—ce qui nous laisse l'obligation de pourvoir au prélèvement de la balance qui est de \$7,721,723 pour payer l'intérêt sur les obligations garanties