

mins de fer de l'Etat, je dirai quelques mots de la situation créée aux porteurs d'obligations et d'actions du Grand-Tronc. A mon avis, sans aucun doute, force serait à la compagnie du Grand-Tronc de faire son exploitation sans pouvoir payer un seul sou d'intérêt sur ses obligations ou sur un stock quelconque, s'il fallait qu'elle demeurât grevée des obligations et de la responsabilité du réseau du Grand-Tronc-Pacifique. Les pertes se rattachant à ce dernier réseau atteindront fatalement, pendant un certain nombre d'années, le chiffre de cinq à six millions de dollars et peut-être davantage. S'il fallait que le Grand-Tronc eût à puiser cette somme dans ses recettes et à maintenir le Grand-Tronc-Pacifique en exploitation, je ne vois qu'il serait possible de payer aux actionnaires du Grand-Tronc les dividendes qu'ils touchent depuis nombre d'années. En outre, étant donné que, le Gouvernement possède un si vaste réseau de voies ferrées, réseau presque égal à celui du Pacifique-Canadien, comment l'ancien réseau du Grand-Tronc, qui est bien moins vaste, pourrait-il espérer vivre et concurrencer avantageusement ces deux grandes compagnies, d'autant plus qu'il ne possède pas de lignes de correspondance dans l'Ouest canadien? A coup sûr, les actionnaires et les porteurs d'obligations en Angleterre, ont tout à gagner à savoir, dorénavant, sans souci ni inquiétude, qu'ils toucheront les dividendes annuels dont ils bénéficient de si ancienne date.

En étudiant la somme qu'il nous faut payer pour l'acquisition du réseau, les arbitres doivent tenir compte des pertes que subissent actuellement le Grand-Tronc-Pacifique et son entreprise, et s'ils concluent que l'avenir de ce dernier réseau ne sera probablement pas plus brillant que par le passé, alors il est assez probable que ces arbitres décideront qu'il ne faut pas payer les sommes que la compagnie du Grand-Tronc a été en mesure de répartir par le passé entre ses actionnaires.

Puis-je ajouter que, selon moi, le contrat pour la construction du Grand-Tronc-Pacifique et du Transcontinental avait pris la forme d'un traité entre le gouvernement de l'époque et le Grand-Tronc. J'étais député à cette époque et je me souviens que M. Hays ne voulait pas construire le Transcontinental. Il ne voulait pas prolonger la ligne en Colombie-Anglaise et ne tenait qu'aux raccordements avec les districts producteurs de blé de l'Alberta et de la Saskatchewan. Cependant, le Gouvernement

insista pour faire construire le Transcontinental et les lignes de la Colombie-Anglaise, et c'est là que je trouve une cause de l'échec d'un projet venant de M. Hays. Il n'y a pas de doute que les arbitres tiendront compte du fait que le chemin de fer du Grand-Tronc a été le premier en Canada et, sachant que le peuple canadien veut être généreux vis-à-vis des actionnaires de cette compagnie, ils ne se montreront pas trop sévères dans leur décision.

Il existe aussi un autre point sur lequel je désire appeler votre attention par rapport à cette entreprise. Quand ces deux réseaux seront exploités comme réseau unique le Gouvernement devra, de toute nécessité, choisir une direction et un personnel de premier choix, d'où que vienne ce personnel. C'est lui qui devra exploiter le réseau complet et ses membres devront assurer toute la responsabilité de cette exploitation. Ce personnel ne saurait faire réussir l'entreprise s'il n'a pas les mains libres et s'il n'est pas dégagé de toute influence politique ou de toute pression venue de l'extérieur. Il n'y a qu'une manière de venir à bout de cette entreprise et nous devons en informer le peuple canadien avant de commencer l'exploitation. La compagnie rivale, le Pacifique-Canadien est un des réseaux les mieux dirigés du monde. Il est exploité suivant le principe des affaires. Ses directeurs ne voudraient subir aucune influence et ne sont du reste influencés par personne. Ils ne permettraient pas à un employé de demeurer au service de la compagnie si cet employé ne travaillait pas dans l'intérêt de la compagnie. C'est de cette manière que les chemins de fer nationaux canadiens devraient être exploités et, en ce qui me regarde, j'ai toujours suivi cette ligne de conduite pour le réseau de l'Etat. Je suis heureux d'ajouter, que, jusqu'ici, nous n'avons pas eu à subir l'influence des demandes et des conseils, soit des députés, soit de l'extérieur. Je redoute parfois cette influence extérieure quand je vois certaines questions mises à l'ordre du jour et dont les réponses peuvent donner à nos rivaux des renseignements préjudiciables au réseau national. Cependant, une fois que le réseau du chemin de fer du Grand-Tronc se trouvera ajouté au nôtre, nous devons continuer notre politique de confiance absolue. En conséquence, je demande à tous les membres de cette Chambre comme à tous les citoyens du Canada d'aider le Gouvernement dans l'exploitation de ce vaste réseau qui appartient au peuple du Canada sur les mêmes