

Gouvernement en compensation de l'aide donnée au Nord-Canadien. On nomma une commission d'arbitrage chargée de déterminer la valeur du solde du capital. Dans une occasion précédente, quand on avait accordé de l'aide au Nord-Canadien, la Chambre avait adopté une loi approuvée par le Sénat, en vertu de laquelle dans le cas de manquement, la propriété du Nord-Canadien tomberait de droit en la possession du Gouvernement sans autre rémunération. Mais le Parlement d'alors pensa qu'il était préférable de décréter que la valeur de ce capital devrait être déterminée par arbitrage. La commission se réunit et le 31 mai 1918 elle rendit une sentence accordant \$10,800,000. Puis, en vertu d'un décret du conseil du 20 novembre 1918, le conseil d'administration du Nord-Canadien fut chargé de l'administration des chemins de fer de l'Etat qui comprenait le Transcontinental, l'Intercolonial, le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard et, je crois, le chemin de fer de la baie d'Hudson. Le 20 décembre 1918, un décret du conseil donnait au conseil d'administration du Nord-Canadien l'autorisation, l'ordre même de se servir de la désignation collective et descriptive de "Chemins de fer nationaux canadiens"—pour les lignes de chemin de fer et les propriétés de chemin de fer sous le contrôle ou l'exploitation de ce conseil. Mais jusqu'au mois d'octobre dernier, les chemins de fer nationaux canadiens ainsi désignés, n'avaient eu aucune existence légale. Comme je le dis, le réseau qui comprenait toutes les lignes que j'ai citées—pas le Grand-Tronc alors—était désigné par décret du conseil sous le nom de "Chemin de fer nationaux canadiens", mais le conseil d'administration du réseau national canadien, n'existait pas; ce groupe de lignes se trouvait placé sous la direction du conseil du Nord-Canadien. Mon très honorable ami le chef de l'opposition a demandé pourquoi ces chemins de fer, toutes ces lignes n'avaient pas été plus tôt l'objet d'une fusion et je crois qu'il visait particulièrement le Grand-Tronc. Or, jusqu'au mois d'octobre dernier, il n'y avait pas de conseil sous la direction duquel on aurait pu faire la fusion, parce que l'administration du National Canadien n'a été nommée que le 4 octobre dernier. Avant cette date, le nom de "Canadien national" n'était qu'une sorte de nomenclature pour annonce, une affiche pour ainsi dire, car les chemins de fer nationaux canadiens n'avaient pas d'existence avant l'adoption du décret du 4 octobre. J'imagine que l'ex-ministre des Finances, sir Henry Drayton, sait exactement pourquoi le Nord-Canadien avec toutes ses ramifications n'a pas été inclus dans la fusion. Pourtant la loi pour la coordination de toutes ces lignes a été adoptée en 1919

[L'hon. M. Graham.]

et le Gouvernement dont il faisait partie avec mon très honorable ami est resté au pouvoir jusqu'en décembre 1921 et jusqu'à ce moment pas un pouce de ces lignes n'avait été rattaché au réseau des chemins de fer canadiens nationaux.

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Il n'y avait aucune difficulté, aucune raison quelconque de retard à propos du Nord-Canadien. Dans notre cas, il n'y avait qu'une seule raison pour justifier le retard c'est que nous ne pouvions pas vraiment agir avant que l'arbitrage du Grand-Tronc fût terminé. C'est le motif qui nous a retardé. Je ne vois pas de raison pour expliquer le retard après la conclusion de l'arbitrage.

L'hon. M. GRAHAM: Vous vous souviendrez, monsieur l'Orateur, de la raison donnée par mon honorable ami pour expliquer pourquoi la coordination complète, et cela s'applique encore plus au Grand-Tronc qu'au Nord-Canadien n'a pas eu lieu; je parlerai de cette question quand je m'occuperai du Grand-Tronc.

Comme je l'ai déjà dit, le Nord-Canadien se compose d'un grand nombre de lignes. Il y avait des actions du réseau du Nord-Canadien qu'on ne jugea pas à propos d'acquérir comme capital du réseau du National Canadien—environ cinq ou six parts qui sont depuis devenues la propriété du Gouvernement. En plus, il y a d'autres titres du Nord-Canadien déposée entre les mains du gouvernement de la Colombie-Anglaise comme garantie subsidiaire—j'emploie cette expression à défaut d'autre meilleure. Nous pensons pouvoir obtenir ces titres. Je ferai remarquer qu'on n'a jamais tenté d'obtenir ces titres avant l'année dernière.

Le très hon. M. MEIGHEN: S'agit-il de capital du Nord-Canadien? Je crois que oui, d'après mes souvenirs.

L'hon. M. GRAHAM: C'est ce qu'on m'apprend.

Le très hon. M. MEIGHEN: La loi de 1919 décrète l'acquisition de ces titres et leur paiement de la même façon que l'autre capital.

L'hon. M. GRAHAM: Dans tous les cas, on n'en a pas fait l'acquisition et nous essayons de les obtenir actuellement, j'espère même que l'affaire sera réglée dans peu de temps.

Je ferai observer que rien n'empêche le Gouvernement actuel d'acquérir ces actions d'ici à deux mois. . . .

Le très hon. M. MEIGHEN: Si les actionnaires ne sont pas pressés, je ne vois pas pour quelle raison nous le serions.