

lignes d'embranchement ni terminus des grandes provinces d'Ontario et de Québec, de sorte qu'il ne pouvait pas avoir assez de marchandises dans l'est du Canada pour payer ses frais.

Que devra faire le Gouvernement s'il ne prend pas possession du chemin de fer du Grand-Tronc? Le Gouvernement, autrement dit le peuple canadien devra dépenser dans le cours des trois, quatre ou cinq prochaines années au moins cent millions de dollars pour établir des terminus, des lignes d'embranchement reliant son réseau aux autres chemins de fer des provinces de l'Est, et quand tout cela sera fait, il lui restera encore comme concurrents, non seulement le Pacifique-Canadien, mais encore le Grand-Tronc. Or, si la nation doit dépenser cent millions pour établir des lignes d'embranchement qui ne seront pas nécessaires, si l'on prend le Grand-Tronc, n'avons-nous pas intérêt à économiser ces cent millions, l'intérêt qu'il faudrait payer sur cette somme et qui s'élèverait probablement à cinq millions et demi, ainsi que les frais qu'entraîneraient l'exploitation et la duplication de ces terminus et de ces lignes subsidiaires?

Certains journaux prétendent que si nous faisons l'acquisition du réseau du Grand-Tronc, le pays sera grevé d'une dette de douze millions de dollars. C'est à tort qu'ils le prétendent et j'espère qu'ils rectifieront leur erreur et mettront sous les yeux du public le légitime exposé de la question. Le réseau du Grand-Tronc, il est vrai, est grevé des obligations portant première hypothèque avec intérêt.

Obligations du Grand-Tronc 5% ..	£ 4,270,375
Obligations du Great Western 5% ..	2,723,080
Obligation du Grand Tronc, 4% ..	24,624,455
Obligations du Northern ..	408,215

Total ..	£32,026,125
----------	-------------

La totalité de l'intérêt annuel sur ces obligations s'élèverait à environ sept millions de dollars.

Les honorables députés remarqueront que les émissions que j'ai mentionnées sont les obligations primitives se rattachant à la construction du Grand-Tronc et à l'acquisition des chemins de fer du Grand-Occidental. Le Grand-Tronc a toujours gagné l'intérêt de 7,000,000 de dollars. En outre, il y a les actions garanties, £12,500,000. L'intérêt sur ces actions atteint environ deux millions et demi de dollars. Cet intérêt a également été gagné et acquitté, sans que la compagnie ait jamais manqué à cette obligation se ratta-

[L'hon. M. Reid.]

chant aux diverses émissions que je viens de mentionner.

Quant à ces sept millions et demi de dollars et aux deux millions et demi de dollars représentant l'intérêt sur les obligations et sur les actions garanties, non seulement la compagnie du Grand-Tronc a toujours été en mesure d'acquitter l'intérêt, mais en outre elle a toujours encaissé un excédent, en sus de cela, à répartir entre les actionnaires des autres émissions ultérieures de stock, et elle a pu payer, sinon la totalité, du moins partie des dividendes sur les valeurs négociables en circulation, autres que celles mentionnées, et que voici :

Action privilégiée 1er rang 5% ..	£3,420,000
Action privilégiée 2e rang 5% ..	2,530,000
Action privilégiée 3e rang 4% ..	7,168,055

Sur ces trois stocks les bénéfices répartis entre les actionnaires, en sus des frais obligatoires sur les obligations de capital et les actions privilégiées, ont atteint, durant les dix années antérieurement à la guerre, une somme annuelle d'environ un demi-million.

Par conséquent, en acquérant la compagnie du Grand-Tronc, le Gouvernement peut devenir responsable, en chiffres ronds, du paiement annuel d'environ douze millions de dollars, en frais d'intérêt. Le Gouvernement ne se grèvera pas d'un passif, parce que le réseau du Grand-Tronc a toujours gagné ces sommes par le passé et sera en meilleure situation de le faire à l'avenir, lorsque ce réseau sera fusionné avec le réseau des chemins de fer nationaux canadiens, et ce que j'affirme ici est corroboré par les experts en matière de chemin de fer. Il y a encore les actions ordinaires, £23,953,416, sur lesquelles il n'a pas été payé de dividende ou d'intérêt depuis leur émission, et par conséquent, à mon avis, elles n'ont de valeur sensible que relativement au nombre de voix dont peut disposer chaque actionnaire.

Les experts en matière de chemins de fer ajoutent qu'à leur avis, l'économie effectuée en frais d'exploitation et en capitaux qu'il n'y aura pas lieu d'affecter aux installations de tête de ligne et sur lesquels il aurait fallu payer un intérêt annuel, tout cela, disent-ils, contribuera notablement à l'équilibre du budget des divers chemins de fer qui seront fusionnés en un seul réseau.

Après avoir discuté, au regard de cette question, la situation du réseau des che-