

gros transports à cette extrémité-ci et dans l'Ouest et toute la puissance qu'aurait le Grand-Tronc de faire affluer vers son réseau les courants du trafic de l'Est, tendraient à rendre lucrative une artère principale, alors que les deux autres grandes artères de l'Atlantique au Pacifique périraient d'ina-
nition.

En outre, les compagnies de chemins de fer revendiquent la faculté de relever leurs tarifs pour le transport des marchandises, et c'est là une question qu'un honorable collègue a discutée ici même hier. Ces compagnies demandent une augmentation de tarif de 10 p. 100, nous a-t-on dit hier, et si ma mémoire est fidèle, c'est bien 15 p. 100 de majoration qu'elles revendiquent. Si ce relèvement de 15 p. 100 est d'absolue nécessité pour rendre lucrative l'exploitation du Nord-Canadien et du Grand-Tronc, pareille nécessité n'existe certainement pas pour le Pacifique-Canadien. Mais cette réforme du tarif doit s'appliquer aux divers réseaux. Si l'on relève les prix du transport des marchandises au bénéfice du Nord-Canadien et du Grand-Tronc, il faut également que le Pacifique-Canadien bénéficie de cette réforme. Ce serait donc une somme oscillant entre \$18,000,000 et \$20,000,000 qu'on ferait annuellement tomber dans la caisse du Pacifique-Canadien. Rien n'autorise pareille réforme. Si le pays se trouve grevé par l'adoption du projet à l'étude, le chiffre de cette dépense ne saurait dépasser celui des frais qu'entraînerait le relèvement des tarifs pour le transport des marchandises. La plus grave objection formulée jusqu'ici au cours du débat porte sur le chiffre de la somme à verser à Mackenzie et Mann. A mon avis, cette somme n'atteindrait pas un chiffre bien élevé, et si un arbitrage impartial s'arrête à cette conclusion, Mackenzie et Mann ne sauraient toucher une bien grosse somme.

Le Gouvernement nommera un arbitre qui aura le devoir de veiller à ce que Mackenzie et Mann ne reçoivent qu'une somme légitime; la compagnie du chemin de fer en nommera un autre, et un troisième arbitre sera choisi par l'Etat et par la compagnie. Ces titulaires s'acquitteront sans doute de leurs fonctions avec une parfaite sincérité et avec toute l'impartialité voulue. S'ils constatent qu'il ne revient rien ou que peu de chose à la compagnie du Nord-Canadien, il est absurde de prétendre qu'on leur versera une somme de \$50,000,000 à \$60,000,000. Je fais absolument confiance à ces arbitres qui sauront, j'en suis convaincu, décider la question avec impartialité et en toute sincérité. S'ils décident qu'il ne revient rien à

la compagnie, j'espère qu'on ne leur paiera rien. Dans leur rapport, les commissaires Drayton et Acworth ne se prononcent pas contre l'arbitrage. J'emprunte à la page 62 du rapport ces quelques lignes:

Et si depuis quelques années, les actionnaires se sont laissés emporter par une vague d'optimisme exagéré, du moins peut-on dire que presque tout le public canadien a partagé leurs espoirs. Somme toute, on tiendrait compte des droits des intéressés, en permettant aux actionnaires du Canadian-Northern de retenir une modique fraction des \$60,000,000 d'actions qu'ils détiennent.

A la page 87 ils disent:

Nous proposons qu'on mette à l'étude la question de savoir s'il faut permettre aux actionnaires du Canadian-Northern de conserver une modique fraction des \$60,000,000 d'actions qu'ils détiennent aujourd'hui; et qu'on détermine par voie d'arbitrage la quotité précise et le rapport de cette quotité avec leur part des profits futurs de la compagnie de chemin de fer du Dominion.

MM. Drayton et Acworth sont donc partisans de l'arbitrage. A mes yeux, voici tout ce qui différencie leur proposition de celle du Gouvernement: les commissaires favorisent l'arbitrage touchant la quotité des \$60,000,000 d'actions que Mackenzie et Mann devraient détenir et ce qu'ils devraient obtenir sous forme de profits futurs du réseau.

Le Gouvernement propose l'arbitrage au sujet des droits de Mackenzie et Mann sur le réseau de la compagnie et de la somme qui devrait être payée pour les 60 millions de capital. Je répète que j'ai confiance dans l'honnêteté des arbitres désignés dans des cas de ce genre; je suis persuadé qu'ils rendront justice au pays. Si l'on peut démontrer clairement que Mackenzie et Mann possèdent quelque chose dans l'entreprise et qu'on doit les dédommager, je ne crois pas qu'on soulèverait beaucoup d'opposition à un paiement qui leur serait consenti en échange de leurs droits. Personnellement, j'estime que ce serait de l'argent bien dépensé, si avec quelques millions de dollars on pouvait se débarrasser définitivement de Mackenzie et Mann, si l'on pouvait les éloigner des chemins de fer canadiens et des affaires du Canada en général. Ils n'ont pas contribué à favoriser le crédit du Canada, sauf qu'ils ont construit un vaste réseau avec le crédit d'autres personnes.

Le Gouvernement adopte le principe de la nationalisation des chemins de fer. Du moment que le Gouvernement aura pris possession de cette ligne, il ne pourra pas s'arrêter là. Nous prendrons à notre charge l'exploitation de 9,000 milles de chemin de fer en plus de 1,400 milles de l'Interoceano, sans parler du Transcontinental.