

en liquidation de la compagnie; mais pour faire cesser entièrement cette pression, la compagnie a besoin de trouver une somme supplémentaire de vingt et quelques millions de piastres. C'est en réduction de ce déficit que le gouvernement fait à la compagnie un prêt de \$15,000,000. Le gouvernement croit devoir faire cette avance pour aider la compagnie à traverser la crise qu'elle subit actuellement. Si le gouvernement n'accordait pas cette aide, il se verrait obligé de prendre immédiatement des mesures pour protéger ses garanties et se protéger même contre une mise en liquidation de la compagnie.

Le gouvernement se trouve en présence de trois alternatives, relativement au Canadian-Northern. L'une d'elle est de laisser mettre en liquidation la compagnie et assurer ses propres garanties; une autre est de prendre possession de tout le réseau du Canadian-Northern et l'exploiter comme fiduciaire ou autrement; la troisième est de continuer d'accorder provisoirement à la compagnie l'aide dont elle a besoin jusqu'à ce qu'une enquête soit faite par des experts sur la situation dans laquelle elle se trouve. La dernière alternative est celle adoptée par le gouvernement, et je n'ai aucun doute que, vu la crise que nous traversons, la Chambre approuvera cette ligne de conduite. Le gouvernement se propose de nommer une commission d'experts en chemins de fer et en opérations financières immédiatement, ou aussitôt qu'il le pourra, après la prorogation du parlement. Cette commission étudiera à fond les affaires de la compagnie, et fera rapport au gouvernement sur ce qui doit être fait. Il est inutile d'ajouter que ce rapport sera soumis au parlement, et l'attitude du gouvernement sera sans doute basée sur ce rapport. Il n'est pas nécessaire que je discute maintenant l'éventualité de la prise de possession du réseau par le gouvernement. Etant aux dernières heures de la session, il est trop tard pour aborder la question de la nationalisation des chemins de fer canadiens, ou quelle politique doit être adoptée par le gouvernement sur cette question, et la discuter maintenant serait à peine possible.

Si nous passons maintenant au Grand-Tronc-Pacifique, il est nécessaire, comme je l'ai fait remarquer en présentant le bill des subsides, de prêter à cette compagnie la somme de \$8,000,000 pour lui permettre de faire face à ses obligations les plus pressantes. Il est proposé d'avancer à la compagnie une somme de \$8,000,000 remboursable à demande avec intérêt payable semi-annuellement au taux de 6 pour 100 par année. Ce prêt servira à payer les dépenses

faites en payant l'intérêt sur les garanties du Grand-Tronc-Pacifique, à combler un déficit dans l'exploitation du chemin de fer, et à l'achat du matériel roulant. Ce prêt doit être garanti par une hypothèque sur l'entreprise de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Les relations du gouvernement avec cette compagnie sont d'un caractère sérieux. Cette compagnie a émis des débetures garanties par le gouvernement au montant de \$78,000,000. Nous avons fait à la compagnie des prêts se montant à \$25,000,000. Les provinces de Saskatchewan et d'Alberta ont garanti des valeurs se montant à \$13,000,000, et les garanties de la compagnie du Grand-Tronc se montent à \$97,000,000. Cette situation a naturellement un caractère sérieux par rapport au gouvernement du Canada, non seulement au point de vue des valeurs qu'il a garanties directement, mais aussi au point de vue des valeurs garanties par les deux provinces que je viens de nommer—la Saskatchewan et l'Alberta. Ces provinces n'ont pas d'autre actif que les subventions qu'elles reçoivent de temps à autre du parlement fédéral, et le droit qu'elles possèdent de recourir à la taxe directe sur leur population respective. Le gouvernement du Canada doit prendre en considération non seulement le maintien du crédit des différentes provinces du Canada, et plus particulièrement celles de l'Ouest, dont les ressources naturelles sont la propriété du gouvernement fédéral, et qui, pour faire face à leurs obligations financières, doivent compter beaucoup sur l'assistance de ce dernier.

Un autre aspect de la question mérite aussi la sérieuse attention du parlement fédéral. Il faut s'intéresser indirectement et sentimentalement au crédit même de la compagnie du Grand-Tronc. On peut objecter que nous ne sommes aucunement responsables des obligations que cette compagnie peut avoir contractées pour la construction du Grand-Tronc-Pacifique; mais nous ne pouvons mettre de côté le fait que le Grand-Tronc est le plus ancien réseau de voies ferrées que nous possédons. C'est un réseau connu favorablement du monde entier. Le peuple du Canada doit être nécessairement très intéressé à ce qu'il fasse honneur à ses obligations financières de manière que son utilité publique ne soit en rien diminuée.

Avec ce court exposé du bill je le soumets à votre deuxième délibération.

L'honorable M. BOSTOCK: A cette heure avancée de la session, il est très difficile de discuter un bill de subsides comme celui qui est maintenant devant nous, et qui n'est