

prunts, ni d'augmenter les pouvoirs que la Compagnie possède actuellement sous ce rapport. Le bill s'applique aux pouvoirs mentionnés ci-dessus et que la Compagnie possède déjà ou peut obtenir par la suite du Parlement. Il prescrit que les emprunts ne pourront être faits sans l'approbation du Gouverneur en conseil; et de plus que lesdites valeurs ainsi approuvées (valeurs de matériel comprises) peuvent être garanties par Sa Majesté; ce qui permettra d'obtenir les meilleurs prix possible. Il y a quelque difficulté à expliquer exactement la position légale des compagnies filiales. Cette partie de la question est traitée dans la note suivante:

L'article 26 de la Loi des chemins de fer nationaux du Canada, chapitre 13, 1919, arrête que la Compagnie peut, avec l'assentiment du Gouverneur en conseil, émettre des valeurs "relatives au parcours des lignes de chemins de fer qu'elle peut, au besoin, construire, acquérir, posséder ou diriger, ne comprenant pas les chemins de fer du gouvernement canadien, ni ne dépassant, avec valeurs en cours, en totalité, soixante-quinze mille dollars (\$75,000 par mille."

Les effets du bill sont comme suit:

1. Il réitère que toutes valeurs émises d'après l'article 26 de la Loi des chemins de fer nationaux du Canada, doivent être approuvées par le Gouverneur en conseil quant à la forme, aux termes et au montant.

2. Il décrète que lesdites valeurs ainsi approuvées peuvent être garanties par Sa Majesté.

3. Il comprend dans la définition de ces valeurs les obligations garanties par le matériel.

4. La clause exigeant que les valeurs émises soient approuvées par le Gouverneur en conseil s'applique également aux valeurs émises par les compagnies filiales. Sans cela, une filiale pourrait techniquement (agissant sans doute pour la Compagnie nationale du Canada) émettre d'autres valeurs autant qu'elle en aurait le pouvoir.

Si je comprends bien ces explications, chacune des compagnies qui sont sous le contrôle de l'administration des chemins de fer nationaux du Canada (constituantes ou filiales), ont le pouvoir d'émettre des obligations de toutes formes, sur le matériel ou sur les chemins de fer, de par les lois de 1919 et 1920, je crois. Ce bill a pour objet de modifier ces lois en y ajoutant l'obligation d'obtenir la sanction du Gouverneur en conseil quant à la forme, aux termes et au montant. Le Gouverneur en conseil peut garantir ces obligations. C'est clair comme le jour. Ces obligations et autres valeurs deviennent toutes, de fait, des dettes nationales et si, en les garantissant, nous pouvons les obtenir à un taux moins élevé, c'est un avantage pour le pays. D'ailleurs nous en sommes responsables, que nous les garantissons ou non.

L'honorable M. FOWLER: Est-il nécessaire d'avoir un si grand nombre de compagnies filiales, pourquoi, et quel en est le nombre?

L'honorable M. DANDURAND: Si mon honorable ami veut bien se rappeler le débat qui eut lieu à la Chambre des communes lorsque le gouvernement prit possession des chemins de fer Canadien National et Grand-Tronc, il se souviendra qu'il existait alors un certain nombre de compagnies filiales ayant

L'hon. M. DANDURAND.

émis des obligations qui se trouvaient entre les mains du public. Il est nécessaire pour cette raison, de conserver leur existence.

L'honorable M. FOWLER: Il me semble que cela complique beaucoup les choses. Ne serait-il pas possible de les fusionner toutes dans une seule compagnie qui assumerait toutes les obligations?

L'honorable M. J. H. ROSS: Une seule compagnie?

L'honorable M. FOWLER: Oui, la compagnie Nationale du Canada, détenant toutes les obligations des compagnies filiales.

L'honorable M. DANDURAND: C'est un des problèmes que les avocats de ces compagnies et le gouvernement ont discuté depuis plusieurs mois.

L'honorable M. FOWLER: Oh! si ce sont les avocats seulement, prenez garde qu'ils ne compliquent davantage les affaires.

L'honorable M. DANDURAND: A qui mon honorable ami veut-il confier ces problèmes compliqués?

L'honorable M. FOWLER: Le travail doit être fait par eux bien entendu.

L'honorable M. BELCOURT: A-t-on mentionné que les valeurs émises par ces compagnies filiales n'étaient pas prévues par la législation de 1920?

L'honorable M. DANDURAND: Elles sont prévues par des statuts précédents qui leur donnent le droit d'émettre des garanties, mais naturellement ces droits ne peuvent être exercés que par le bureau de direction qui administre ces compagnies. Les chemins de fer nationaux du Canada n'ont pris aucune partie du contrôle des compagnies filiales.

L'honorable M. BELCOURT: Je ne me suis pas fait comprendre. Je croyais que mon honorable ami avait dit que ce bill était présenté dans le but d'établir clairement que les valeurs émises par les compagnies filiales étaient régies par la même loi qui gouverne les valeurs émises par les chemins de fer nationaux du Canada.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Il n'est pas question seulement des compagnies filiales.

L'honorable M. BELCOURT: Je ne comprends pas quel est le but de cette loi.

L'honorable sir JAMES LOUGHEED: Je ferai remarquer à mon honorable ami qu'il ne nous a pas dit si cet article 26 donne à la compagnie des chemins de fer nationaux du Canada le pouvoir de construire d'autres routes de temps en temps. L'article 26 leur