

ration, que je n'ai pas l'intention d'entrer dans des explications bien détaillées, je me contenterai de dire qu'une fois le parachèvement du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique et celui du chemin de fer Transcontinental accomplis, le réseau du chemin de fer du Grand-Tronc, ou ce qu'on appelle l'ancienne compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc assumait la responsabilité du coût de l'exploitation et de toutes les obligations qui pourraient en découler. Elle refusa de prendre à sa charge le Transcontinental entre Winnipeg et Montréal. Le Gouvernement a exploité ce chemin depuis son parachèvement moyennant une perte, chaque année, de plusieurs millions de dollars.

Le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique une fois parachevé, la compagnie du Grand-Tronc devint responsable de l'exploitation et des obligations définies du Grand-Tronc-Pacifique. Le 1er février dernier, la compagnie du Grand-Tronc refusa de continuer à acquitter l'intérêt sur les obligations qu'elle avait garanties et, en conséquence, on dut mettre le chemin entre les mains d'un séquestre.

Voyons l'aide que le Gouvernement fédéral avait accordée à cette compagnie jusqu'à cette date, sans tenir compte de l'entente conclue en premier lieu, relativement à cette voie ferrée. En voici les détails:

1re année—1909—prêt ..	\$10,000,000.
1913 " ..	15,000,000
1914 " ..	6,000,000
1914 en outre garantie de	16,000,000 de ses obligations.
1916 prêt. ..	8,000,000
1917 " ..	7,500,000
1918 " ..	7,500,000
	\$70,000,000

On verra donc que l'on a avancé une somme totale de \$70,000,000 au chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Naturellement, on a pris des hypothèques sur le chemin de fer, mais à quoi servait cette garantie si le réseau perdait de l'argent? Ne valait-il pas mieux s'en porter acquéreur ou en disposer de telle façon que l'on pût empêcher les pertes annuelles que j'ai mentionnées?

Pourquoi le Gouvernement a-t-il fait ces prêts au Grand-Tronc-Pacifique? C'est parce qu'il croyait que ce serait une calamité nationale que de créer une crise financière en temps de guerre, et que tant que la compagnie pourrait entièrement couvrir ses frais d'exploitation ou à peu près, il valait mieux attendre que la guerre fût finie ou qu'on pût en présager la fin. Cependant, quand le Gouvernement a décidé qu'il ne

pouvait plus avancer d'argent à la compagnie, l'examen de toute la question des chemins de fer s'imposait. On décida de faire exploiter le réseau sous la direction d'un séquestre. La mise en séquestre du Grand-Tronc-Pacifique rendait le Grand-Tronc directement responsable des valeurs qu'il avait garanties. Le Gouvernement ne pouvait pas se charger du passif du Grand-Tronc-Pacifique et décharger le Grand-Tronc de ses obligations. Or on était certain de ce qui allait arriver si le Grand-Tronc était obligé de payer ce qu'il avait garanti; il lui était impossible de le faire. C'est pourquoi le Grand-Tronc a insisté pour que les négociations se continuent jusqu'à ce que l'on ait pris une décision finale. Le ministre de l'Intérieur (M. Meighen) a déjà fait part du résultat final des négociations; je veux indiquer plus particulièrement la position dans laquelle le Gouvernement se trouvera placé.

Quand le réseau du Grand-Tronc sera contrôlé par l'Etat et inclus dans son réseau, l'Etat possédera et exploitera les chemins de fer suivants: Réseau du Grand-Tronc, 5,357 milles; Nord-Canadien, environ 10,000 milles; Transcontinental, 1,810 milles; Intercolonial et lignes s'y rattachant, 1,800 milles; soit un total de 21,783 milles de voies ferrées. En chiffres ronds l'Etat possédera et exploitera 22,000 milles de chemins de fer, ce qui constitue le plus vaste réseau possédé ou contrôlé par une seule société sur le continent américain.

Le public a toujours compris que si nous voulions avoir un réseau transcontinental qui puisse être exploité économiquement et sur une base similaire ou égale à celle sur laquelle est exploité son grand concurrent, le Pacifique-Canadien, il était nécessaire de relier le Nord-Canadien, qui desservait particulièrement l'Ouest, avec le Grand-Tronc qui desservait principalement l'est du Canada; les deux mis ensemble feraient un réseau complet et économique. Le Nord-Canadien ayant toutes ses lignes principales et d'embranchement dans les quatre provinces de l'Ouest, et le Grand-Tronc ayant toutes les siennes dans les provinces d'Ontario et de Québec, les deux réseaux pourraient être exploités d'une façon économique et s'aideraient mutuellement.

Quelle était la position du Gouvernement après avoir acquis le Canadian-Northern? Il se trouvait possesseur d'un magnifique réseau dans l'Ouest avec une ligne de Port-Arthur à Montréal et Québec sans