

s'occupe tant de la capitalisation et de la dette des Chemins de fer nationaux du Canada et des frais d'intérêts que les Canadiens versent, il me semble que l'on devrait porter à l'attention du peuple canadien l'autre aspect de la question. Les statistiques sur ce point me font défaut, mais il se peut que notre contribution sous forme d'intérêts puisée dans les revenus publics soit en grande partie compensée par nos bas taux de transport. Que ce soit chose bonne ou mauvaise, si jamais nous n'avons plus de réseau national, on ne mettra pas de temps à demander au peuple canadien d'acquitter cette perte d'intérêt en augmentant les taux de transport. C'est une des raisons qui me portent à favoriser le maintien de notre réseau national comme entreprise étatisée, sous le contrôle du gouvernement du pays. Je crois que c'est très important. Je n'ignore pas que je suis en marge du débat en cours, mais je veux encore une fois appuyer sur ce point, comme je l'ai fait déjà, car c'en est un, je pense, que ne connaissent pas les adversaires de la situation de l'heure présente, et qu'on ne mentionne pas sans cesse, comme cela devrait être, à la population canadienne pour expliquer pourquoi nous devons porter ce fardeau supplémentaire durant cette période de crise. Je voudrais que le ministre accorde la plus bienveillante attention à la diminution de la dette du réseau.

J'ignore tout de Touche et Compagnie ou de la compétence des vérificateurs par lesquels on a l'intention de les remplacer. Le Gouvernement devra assumer toute la responsabilité à cet égard; du reste, il a assumé la responsabilité d'effectuer d'autres changements dans l'administration du réseau et il devra endurer toutes les critiques qui résulteront peut-être de ces changements. Mais l'autre question est très importante étant donné la propagande que l'on fait constamment contre cette entreprise d'un bout à l'autre du pays.

Le très hon. M. BENNETT: La tarification des chemins de fer au Canada est très basse, ainsi que l'a fait observer mon honorable ami. Cependant, je me demande s'il a remarqué les annonces qui paraissent dans les colonnes des journaux de l'Est depuis quelque temps; on cite un article de fond d'un journal de Vancouver dans lequel on demande de réduire immédiatement les prix de transport.

L'hon. M. STEWART (Edmonton): Oui, j'en ai pris note.

Le très hon. M. BENNETT: Chaque fois que j'en ai eu l'occasion, et je puis dire la même chose, je crois, de la plupart des hommes publics du Canada, j'ai signalé le fait qu'en ce qui regarde certains parcours, par ex-

emple, les prix de transport du grain dans l'Ouest canadien sont de 20 p. 100 plus bas qu'aux Etats-Unis. Et il arrive assez souvent que les Américains soulignent le fait que nos prix de transport sont plus bas que les leurs. Cependant, on voit le revers de la médaille dans les annonces sur lesquelles je viens d'appeler l'attention.

Pour ce qui est de la structure financière des Chemins de fer nationaux du Canada, je n'étais pas à mon siège de sorte que je n'ai pu suivre tout le débat; à tout événement, il y a une raison qui nous empêche d'y toucher pour l'instant. Tous les honorables membres sont sans doute au fait que les actionnaires du Grand-Tronc continuent le procès qu'ils ont intenté au Dominion relativement à l'acquisition de ce réseau. La cause de M. Lovibond a été décidée contre lui par les tribunaux canadiens, mais ce monsieur a adressé une pétition au Conseil privé dans laquelle il demande que certaines choses soient faites. J'ignore si un grand nombre d'honorables membres ont étudié la situation, mais je suppose qu'un bon nombre l'ont fait; elle est très compliquée et très difficile. Bien peu de Canadiens ont pu mettre le pied à Londres sans que quelqu'un soit venu lui parler de la situation des actionnaires du Grand-Tronc et il n'y a aucun doute qu'un bon nombre de citoyens du pays ont reçu des lettres à ce sujet. Les poursuites furent commencées aux Etats-Unis et devant les tribunaux de la province d'Ontario. La cause de Lovibond contre le Grand-Tronc—ou le National-Canadien peut-être; j'ai oublié qui est exactement le défendeur—fut décidée par nos tribunaux, ainsi que je l'ai dit, au contraire de ses prétentions. L'affaire en est là à l'heure actuelle; le Conseil privé est saisi de la pétition demandant de rouvrir la cause et d'entendre de nouveau toute la preuve. Je ne suppose pas qu'il se trouve un grand nombre d'honorables membres qui aient réellement suivi la question en jeu. L'on voudra bien se souvenir que le Dominion a offert de régler avec le Grand-Tronc moyennant le paiement d'une certaine somme. Cette offre fut refusée.

M. HANBURY: Avec les actionnaires.

Le très hon. M. BENNETT: Avec un représentant de la compagnie. Il y a tant de catégories d'actionnaires. Certaines difficultés surgirent auxquelles je vais présentement me référer. Plus tard, la question fut soumise à l'arbitrage et l'on voudra bien se rappeler, qu'en dernier ressort, la cause fut soumise à la décision du Conseil privé et ce haut tribunal a maintenu la décision arbitraire. Mais tout cela n'a pas mis fin à l'agitation de la