

conjointement avec d'autres sûretés ou données absolument et entièrement comme gage séparé et marqué comme étant lui-même une sûreté ou un gage.

Lorsque les arbitres voudront connaître la valeur de ces actions, cette question se présentera immédiatement. Le ministre comprendra que lorsque les arbitres voudront établir la valeur de ces \$60,000,000 d'actions en rapport avec ces compagnies forestières, par exemple,—je ne me rappelle pas leurs noms mais il y en a plusieurs dans la Colombie-Anglaise,—il sera possible à MM. Mackenzie et Mann de prétendre que ces actions ont une valeur spéciale pour eux, parce qu'elles leur ont permis d'avoir la haute main sur la compagnie de chemin de fer, ce qui a aidé les compagnies forestières et autres compagnies filiales. Je voudrais que le ministre saisisse bien mon argument, mais je crains qu'il ne me porte pas beaucoup d'attention.

L'hon. sir THOMAS WHITE: J'écoute mon honorable ami.

M. KNOWLES: Alors, l'honorable ministre est comme César; il peut faire plusieurs choses à la fois. Je disais donc que Mackenzie et Mann pourront dire à la commission des arbitres que les actions qu'ils possèdent ont une valeur spéciale et croissante, parce qu'elles leur donnent la haute main sur la compagnie du Nord-Canadien, ce qui donne à leurs exploitations forestières et à leurs scieries une très grande valeur, et Mackenzie et Mann demanderont à être indemnisés du tort que leur cause l'expropriation de ces actions.

Le ministre admettra avec moi que c'est un principe bien connu dans la loi d'arbitrage, que les arbitres doivent établir l'indemnité à être payée au requérant d'après les pertes qu'il a souffertes, mais le ministre devrait veiller à ce que l'indemnité ne dépasse pas la valeur absolue des actions sur le marché—leur prix de vente sur le marché—empêcher que les arbitres ne puissent y ajouter une valeur spéciale à laquelle Mackenzie et Mann prétendraient avoir droit en raison du fait que ces actions leur donnant la haute main sur la compagnie du chemin de fer, ils peuvent exploiter la ligne à l'avantage des autres compagnies ou industries dont ils sont propriétaires. Ces conditions devraient être posées clairement aux arbitres, afin d'écartier les résultats désastreux que pourraient causer ces valeurs privilégiées. Je n'ai qu'un mot à ajouter et j'espère que le ministre m'écouterà sans parti pris. Il est encore un jeune homme, et je voudrais qu'il réformât ses méthodes d'administra-

[M. Knowles.]

trer les chemins de fer, s'il veut en tirer du profit. Je dirai au ministre de quelle manière il peut y arriver.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je vais écouter avec attention.

M. KNOWLES: Je puis me tromper, mais je donnerai mon opinion pour ce qu'elle vaut. Je considère que la marchandise qu'un chemin de fer a à vendre est le transport, et pour qu'un chemin de fer en retire profit il faut qu'il en ait en grande quantité. Les lignes de chemin de fer ne sont pas la seule fin en vue, elles ne sont que le moyen d'atteindre une fin. Lorsque vous avez construit un chemin de fer, toute votre tâche n'est pas accomplie. Votre tâche est de transporter des marchandises. Le but de celui qui construit une fabrique de chaussure n'est pas seulement de faire des chaussures, mais de les vendre. Le moyen de rendre votre ligne de chemin de fer profitable, c'est de transporter autant de marchandises que possible. Comment pouvez-vous arriver à cela en Canada, lorsque vous prohibez et étranglez le trafic, comme vous l'avez fait en 1911 en décourageant la production du blé dans l'Ouest? Un moyen de rendre nos trois lignes transcontinentales profitables serait d'inaugurer une politique agricole qui favoriserait la culture du blé dans nos immenses prairies, afin que nos compagnies de chemin de fer en aient de grandes quantités à transporter. Mais le Gouvernement semble croire qu'il doit adopter et appliquer une politique qui empêchera la production d'objets de transport, en empêchant la culture du blé et autres céréales de toutes sortes dont le transport alimenterait nos compagnies de chemin de fer et leur donnerait la vie. Si le ministre veut écouter ces conseils et les mettre en pratique, il aura fait beaucoup pour se faire pardonner son projet actuel.

Si vous pouviez prendre les choses telles que vous les trouviez en 1911, consulter ensuite la table de multiplication et voir comment progresse la production du blé, vous verriez que, pour les dix ou quinze années antérieures, sous l'administration Laurier, cette production s'est multipliée par dix. Si le ministre avait pu maintenir cette progression, au lieu d'en arrêter le mouvement, nous aurions eu, durant ces cinq ou six ans, de quoi occuper ces chemins de fer et les rendre aussi riches qu'ils le peuvent être. Une bonne solution de nos problèmes des transports, c'est de développer le pays de manière à donner à nos compagnies de chemin de fer assez de besogne pour les tenir constamment occupées et pour enrichir en même temps nos populations. Ces lois qui nous