

En premier lieu, nous proposons, comme je l'ai déjà fait remarquer, qu'un prêt de \$15,000,000 soit fait au Canadian-Northern, portant première hypothèque à 6 pour 100 d'intérêt et portant sur tout le réseau. Nonobstant les énormes obligations assumées non seulement par le gouvernement fédéral, mais aussi par les gouvernements provinciaux du Canada, les avantages que nous tirerons de ce réseau méritent d'être mis en ligne de compte. Tout d'abord, le gouvernement du Canada est intéressé à protéger les garanties qu'il a données à cette entreprise. Son intérêt est de 40 pour 100 du capital de la compagnie. Il est directement intéressé à maintenir le crédit du Canada en protégeant les garanties que je viens de mentionner, et il est indirectement intéressé à protéger les garanties données à cette entreprise par les diverses provinces du Canada. Nous ne devons pas, par-dessus tout, négliger le crédit du Canada, engagé dans cette entreprise en mettant la compagnie en état de prélever les fonds dont elle avait besoin, non seulement sur le marché monétaire européen; mais aussi sur le marché monétaire du continent américain. Le gouvernement fédéral a garanti des obligations se montant à \$104,613,247. Les provinces du Canada ont donné à la compagnie des garanties se montant à \$107,027,805, et cette compagnie a obtenu d'autres garanties pour un montant de \$125,713,115. Il y a aussi d'autres garanties en terres se montant à \$20,416,529. Il y a aussi une émission de débentures-actions, 5 pour 100 convertibles, se montant à \$25,000,000. Tous ces montants réunis forment une dette consolidée de \$383,770,798.

Il n'est peut-être pas mal à propos de faire ressortir les avantages que le Canadian-Northern offre en plus que ceux tirés des autres réseaux de chemins de fer en ce qui concerne les charges permanentes, ou les intérêts dus sur les débentures, sur la dette consolidée, et aussi en ce qui concerne la concurrence qu'il pourra faire à l'avenir aux autres lignes transcontinentales et aussi l'avantage qu'il offre par suite du fait que le gouvernement fédéral sera probablement appelé à protéger davantage nos garanties que nous lui avons données. Je ferai également remarquer à la Chambre que la situation financière de la compagnie Canadian-Northern, pour ce qui concerne les intérêts à payer, nonobstant sa lourde dette consolidée, dont j'ai déjà parlé, est, sous un certain rapport, meilleure que celle d'autres compagnies de chemins de fer. L'intérêt que le Grand-Tronc-Pacifique paie sur un parcours de 1,744 milles est \$4,139 par

mille. Le Grand-Tronc du Canada paie un intérêt de \$2,745 par mille sur un réseau de 3,552 milles. Le Canadien-Pacifique paie un intérêt de \$2,402 par mille sur un réseau de 12,824 milles, tandis que le Canadian-Northern ne paie par mille que \$1,299 d'intérêt sur un réseau de 9,993 milles. Qu'il me soit donc permis de mettre sous vos yeux ce fait pour vous faire apprécier la situation financière de ce dernier réseau, nonobstant les conditions financières désavantageuses auxquelles ses directeurs sont aujourd'hui obligés de faire face.

L'honorable M. ROCHE: Le Canadian-Northern possède-t-il une réserve en terres?

L'honorable M. LOUGHEED: Il possède certaines terres sur la garantie desquelles il a émis des débentures se montant à \$21,416,529. Je regrette de ne pouvoir faire connaître pour le moment à mon honorable ami la valeur des terres qui servent de garantie à l'émission de débentures que je viens de mentionner.

L'honorable M. SPROULE: Pour ce qui concerne l'intérêt par mille payé sur son réseau par le Canadien-Pacifique, tenez-vous compte des terres qu'il possède?

L'honorable M. LOUGHEED: Oui, j'en ai tenu compte.

L'honorable M. BOSTOCK: Mon honorable ami pourrait-il nous citer exactement le montant de l'intérêt à payer sur la dette totale en obligations?

L'honorable M. LOUGHEED: Non, je ne puis exactement donner le montant; mais quand je parle des charges permanentes, je veux dire l'intérêt payable sur les débentures et la dette totale consolidée de la compagnie; ou en d'autres termes, je parle de l'intérêt payable sur la dette consolidée de la compagnie—c'est-à-dire que les montants que j'ai mentionnés servent annuellement à payer l'intérêt sur les débentures ainsi que les dividendes du capital-actions.

L'honorable M. SPROULE: Pour ce qui concerne le Canadian-Northern, la compagnie possède un grand nombre de lignes affermées et cet affermage coûte à la compagnie 40 pour 100 des recettes de ces lignes.

L'honorable M. LOUGHEED: Ce pourcentage comprend naturellement les loyers que le Canadian-Northern doit payer pour les lignes qu'il loue. Je suis sous l'impression, bien que je n'aie pas présentement sous la main le document officiel procurant ce renseignement, que les lignes affermées ne comprennent pas plus, réunies, que 300 ou 400 milles compris dans les 10,000 milles,