

Je dois rappeler que ceci s'est accompli en vertu de la loi de 1919 et que c'est ainsi que les actions du Grand-Tronc sont tombées en la possession du peuple canadien. Aux termes de la convention dont a parlé mon très honorable ami (M. Meighen) le gouvernement canadien garantissait 4 p. 100 sur ce qu'on appelle les actions garanties du Grand-Tronc. Je crois que cela équivaut à 8 millions par année, chiffres ronds, sur les actions privilégiées et les actions ordinaires...

Le très hon. M. MEIGHEN: Deux millions et demi sur les actions garanties, si je ne me trompe.

L'hon. M. GRAHAM: Mes chiffres sont peut-être inexacts.

Le très hon. M. MEIGHEN: Deux millions et demi, exactement.

L'hon. M. GRAHAM: D'après la convention en vertu de laquelle le Gouvernement est devenu responsable des frais d'intérêts sur les obligations et actions garanties (\$8,984,634.58 annuellement) la valeur des actions ordinaires et privilégiées, devait être déterminée par voie d'arbitrage.

Le très hon. M. MEIGHEN: Certainement, si vous comprenez les obligations, mais vous n'avez mentionné que les actions garanties.

L'hon. M. GRAHAM: J'aurais dû inclure les obligations.

Le très hon. M. MEIGHEN: C'est très différent.

L'hon. M. GRAHAM: C'est une erreur involontaire. En plus de ces huit millions, il y avait les actions préférentielles et ordinaires dont l'évaluation était laissée à l'arbitrage. Les arbitres ne leur ont attribué aucune valeur, mais il s'agit des actions comportant le droit de vote. Ce sont les seules actions, je crois, auxquelles ce droit est attribué, et les porteurs ont dû les transférer au Gouvernement du Canada. On conçoit aisément qu'elles n'aient aucun prix, comme l'ont déclaré les arbitres, les certificats identiques n'ayant pu être obtenus, mais la loi décrétait qu'un transfert pouvait être fait dans les livres de la compagnie, ce qui a été fait. Les actions du Grand-Tronc sont passées entre les mains du ministre des Finances qui les détient en fidéicommiss pour les contribuables canadiens. Avant que les actionnaires du Grand-Tronc pussent sanctionner la réunion de cette ligne au réseau national une assemblée était nécessaire. Le ministre des Finances du Canada se trouvant l'unique actionnaire du Grand-Tronc qui eût le droit de voter, lui seul pouvait exercer ce droit. Mais il donna une procuration à M. Cope, con-

trôleur du ministère des Chemins de fer qui, agissant au nom des actionnaires du Grand-Tronc à Ottawa, il y a quelques jours, a consenti à l'absorption du Grand-Tronc par le réseau national canadien.

Il fallait ensuite un traité de fusion, et ce traité fut rédigé et reçut l'adhésion des deux conseils d'administration. En outre, ce qui était indispensable, il a été approuvé par un décret du conseil, et c'est ainsi que, aujourd'hui, le Grand-Tronc et les chemins de fer de l'Etat font partie du réseau national. Le Nord-Canadien sera également bientôt englobé dans ce réseau dès que les obstacles d'ordre technique auront été aplanis. J'ai voulu vous exposer les diverses étapes qui ont conduit à cette fusion. Comme je l'ai déjà observé, nous tentons là une expérience qui, pour être couronnée de succès, exige le meilleur de nos efforts. Je crois que la nationalisation au Canada, même en dépit du déficit qui entrave ce grand service à l'heure actuelle, finira par réussir. Et alors, nous aurons donné à l'univers entier une leçon dans le domaine des transports.

Mon très honorable ami (M. Meighen) nous a rappelé, si je ne me trompe, qu'une certaine quantité de matériel roulant a été achetée sans l'approbation du Parlement. Eh bien! comme nous le savons tous, cette manière d'agir n'est pas nouvelle. On ne peut commander du matériel aujourd'hui et en attendre la livraison le lendemain. Les besoins de l'année — du moins, c'est ce que j'ai constaté depuis que je m'occupe des questions de chemins de fer — sont invariablement prévenus un an d'avance, alors qu'il faut commander, si c'est possible, le matériel nécessaire. Je pourrais produire, je pense, certains décrets du conseil, adoptés en des circonstances identiques, sous l'ancien ministère, de même que sous l'exécutif dont je faisais partie.

Maintenant, il faut démontrer la nécessité du matériel roulant pour que cette manière d'agir soit justifiée. Le besoin existait-il dans ce cas-ci? Mon très honorable ami prétend que non parce que, dans l'ancien conseil d'administration, M. Hanna, qui en était le chef, était en mesure de transporter les récoltes et de faire face aux exigences du commerce sans commander d'avance de nouveaux wagons. Mon très honorable collègue se trompe du tout au tout. Les plus grandes difficultés que, selon moi, la pénurie des voitures a causées, surtout dans l'est du pays, en ce qui concerne les commerçants de bois de Québec et du Nouveau-Brunswick ainsi que les autres industriels de l'Est, existaient avant la formation du nouveau conseil d'administration. M. Hanna et moi nous avons échangé une correspondance de tous les jours