

rapport constate qu'il existe des arrérages dans l'entretien de la voie, ce qui demandera des dépenses au montant de 21 millions, et que la compagnie a porté au compte du capital des item qui devaient figurer au compte du revenu; ces faits indiquant qu'on a payé des dividendes qui n'étaient pas mérités.

Ainsi donc le Gouvernement n'est pas à même de nous dire ce qu'il faudrait prendre des fonds publics pour mettre en bon état, et la voie et le matériel roulant.

L'hon. M. REID: La direction du G.T.R. peut me donner des renseignements en ce qui regarde l'état actuel du réseau, mais je sais parfaitement que sur la ligne entre Toronto et Montréal on pose de nouvelles traverses et de nouveaux rails et que d'après moi cette ligne est sans égale au Canada. J'y ai voyagé et je sais ce dont je parle.

M. VIEN: Quelques sections seulement.

L'hon. M. REID: La ligne de Toronto à Montréal est la ligne principale. Nos propres fonctionnaires de chemins de fer me disent que les autres parties du réseau sont en aussi bon état que n'importe quel chemin de fer. La compagnie a parfaitement entretenu son réseau canadien. En ce qui touche le réseau aux Etats-Unis nous pouvons avoir des renseignements des fonctionnaires du G.T.R., mais les journaux m'apprennent que le gouvernement américain, qui, actuellement, exploite les chemins de fer des Etats-Unis les a remis dans l'état où ils se trouvaient quand il les a pris et que le réseau du Grand-Tronc était en bon état. Conséquemment, sachant que la section américaine doit être mise en bon état, ayant l'opinion verbale de nos propres fonctionnaires qui ont parcouru cette ligne, et l'ayant parcourue moi-même, je puis parfaitement déclarer que le réseau du G.T.R. est en bon état. En tous les cas, comme je l'ai dit il y a quelques instants, l'état actuel du G.T.R. justifie, à mes yeux, le paiement par le Gouvernement des intérêts sur les actions garanties. Je crois que si l'honorable député veut consulter des experts en chemins de fer, ceux-ci exprimeront la même opinion.

M. SINCLAIR (Guysborough): En ce qui touche aux actions garanties, le ministre des Chemins de fer nous a souvent répété que le Gouvernement était parfaitement justifiable de payer des intérêts. Je ne crois pas qu'il ait l'intention de tromper la Chambre, mais la question ne se limite pas seulement aux actions garanties. Comme je le comprends nous nous engageons par notre traité à payer des intérêts sur les actions garanties qui valent 12 millions et demi de livres sterling; et les actions dé-

ventures qui valent £31,926,125 ce qui fait un total de £44,426,125 ou plus de 220 millions de dollars. Ce sont là des valeurs que nous acceptons entièrement et sur lesquelles nous nous engageons à payer 4 p. 100 dans certain cas et 5 p. 100 dans d'autres cas. Le ministre ne doit donc pas s'imaginer que nous payons l'intérêt simplement sur les actions garanties, chose qu'il a répétée plusieurs fois devant le comité. Alors, devons-nous maintenant comprendre que le ministre a entrepris d'acheter ce réseau et qu'il accepte la responsabilité de ces 220 millions sans avoir même un rapport écrit d'un ingénieur sur l'état réel du réseau?

L'hon. M. REID: Je ne me suis pas peut-être bien expliqué, quand j'ai parlé des actions garanties.

Le Gouvernement a consenti à acquitter sans conditions et à perpétuité l'intérêt de \$7,000,000 sur le capital-obligations et l'intérêt de \$2,500,000 sur les obligations garanties. Je désire faire observer à ce sujet, que le Gouvernement est fondé à assumer cette responsabilité pour les raisons que j'ai énoncées lorsque j'ai fait mention des obligations garanties. Pour ce qui est du reproche que le Gouvernement n'a aucuns rapports devant lui, l'honorable député sait fort bien que nous avons le rapport Drayton-Acworth; or, dans ce rapport, tous les commissaires admettent que si nous avions acquis le réseau à cette époque, nous aurions dû verser non seulement une somme de \$7,000,000 sur le capital-obligations, mais aussi un montant représentant une partie de \$3,600,000, chiffre moyen de la somme versée au cours des dix années précédentes. Sir Henry Drayton et M. Acworth ont émis l'avis—je n'ai pas le rapport sous la main, mais si l'honorable député veut bien se donner la peine de la lire il s'en convaincra—qu'au cas où le Gouvernement se déciderait à faire l'acquisition du Grand-Tronc, il devrait verser à la compagnie au moins une partie de cette somme de \$3,600,000.

M. VIEN: J'ai lu le rapport.

L'hon. M. REID: Le Gouvernement se borne donc à garantir \$7,000,000 et en sus de cela une partie de la somme de \$3,600,000 suivant l'avis de sir Henry Drayton et de M. Acworth.

M. VIEN: Il s'agit d'une grosse partie de la somme.

M. ROBB: Le ministre du Commerce et de l'Industrie (sir George Foster) a annoncé ces jours derniers qu'il espérait voir proroger le Parlement la semaine dernière. Or, à cette heure, dans les derniers jours de