

démarches tendant au rattachement du Grand-Tronc au réseau national. La sentence arbitrale a été rendue le 28 de juillet.

Le nouveau conseil fut nommé le 4 octobre —la Chambre conçoit les obstacles qui se dressaient autour de cette affaire, obstacles qui, deux années durant, furent insurmontables. Ce conseil se mit à rechercher avec ses avocats l'accomplissement de la fusion dans le plus bref délai possible. Ce n'était pas une mince tâche que de réunir le Grand-Tronc au réseau des voies ferrées de l'Etat, et je ne fais point de reproche à nos adversaires de n'avoir pas obtenu cette fusion en deux ans; d'autre part, il me semble qu'ils ne devraient pas nous faire un crime de ne l'avoir point réalisée en deux ou trois mois.

Le très hon. M. MEIGHEN: Il ne se peut pas que l'honorable ministre parle sérieusement, s'il se rend compte de la nature de la convention faite avec le Grand-Tronc. Aux termes de cette convention, le conseil d'administration du Grand-Tronc devait rester aux affaires jusqu'à ce que les arbitres eussent rendu leur sentence. Lorsque, au printemps de 1921—quelques mois à peine avant la sentence arbitrale—il nous parut mettre obstacle au procédures de l'arbitrage, nous nous fîmes autoriser par le Parlement à placer notre propre conseil au timon des affaires; mais c'eût été commettre une grave injustice envers les actionnaires du Grand-Tronc que de fusionner celui-ci, que de le faire disparaître comme entreprise distincte à une heure où l'on pouvait avoir besoin de se reporter à ces données pour les objets de l'arbitrage.

L'hon. M. GRAHAM: J'imagine qu'elles étaient toutes nécessaires pour les fins de l'appel.

Le très hon. M. MEIGHEN: Non, elles établissaient la vérité des faits.

L'hon. M. GRAHAM: Dans ce cas, le raisonnement de mon honorable ami vaut autant pour nous que pour lui-même et, je le répète, je ne lui fais point reproche d'avoir procédé avec lenteur pendant deux années. La route est parsemée d'obstacles. Mais ce que je reproche au très honorable député, c'est de venir prétendre que nous aurions pu, en deux mois de temps, écarter toutes ces difficultés et réaliser la fusion du Grand-Tronc. J'ajouterai que nous avons, dans le cours de deux mois, fait le premier pas vers la fusion en instituant le conseil d'administration des chemins de fer nationaux et que, le 30 janvier, le Grand-Tronc était réuni au réseau des voies ferrées de l'Etat.

M. HANSON: N'existait-il pas un conseil des chemins de fer nationaux à cette époque-

[L'hon. M. Graham.]

là? M. Barnhill, M. E.-R. Woods et M. E.-T. Riley n'en faisaient-ils point partie?

L'hon. M. GRAHAM: A venir jusqu'au 4 octobre 1922, il n'avait jamais existé de conseil des chemins de fer nationaux canadiens.

M. HANSON: C'est-à-dire jusqu'au jour où vous avez officiellement annoncé la nomination du conseil d'administration?

L'hon. M. GRAHAM: Il n'en existait pas avant cette date-là. Auparavant, les réseaux étaient, en vertu d'un décret du conseil, désignés sous le nom de réseau national canadien, mais le conseil d'administration était celui du Nord-Canadien.

Je veux maintenant donner les dates afin qu'on en connaisse l'ordre exact. A l'époque où il prit possession du Grand-Tronc, l'ancien gouvernement donna à cette entreprise un conseil d'administration distinct qui eut sir Joseph Flavelle pour président. Lorsque le Gouvernement actuel voulut accomplir la fusion, il dut commencer par obtenir la démission des seuls administrateurs alors en fonctions, c'est-à-dire des administrateurs du Grand-Tronc et du Nord-Canadien, afin de faire place à ceux qu'il pourrait proposer pour faire partie du nouveau conseil d'administration des chemins de fer nationaux. Ce conseil, au moment où il fut institué, se trouvait dans la situation d'un simple exploitant, n'étant pas maître du moindre tronçon de chemin de fer; il fallut donc en faire le conseil d'administration du Grand-Tronc, du Nord-Canadien et, en fait, de toutes les compagnies filiales de ce dernier. Les choses restèrent en cet état jusqu'à ces jours derniers, c'est-à-dire jusqu'au moment où le Grand-Tronc fut réuni au réseau de l'Etat en vertu d'un décret rendu en conformité de la loi de 1919, et où la fusion des chemins de fer du Gouvernement devint un fait accompli. A l'heure actuelle, ce conseil veille à l'exploitation du Nord-Canadien et de ses filiales, et il en sera ainsi jusqu'à ce que puisse s'accomplir la fusion de ces dernières; mais il est maître et pour ainsi dire propriétaire du Grand-Tronc et, quoique pour les seuls objets de l'exploitation des chemins de fer du gouvernement canadien. Je vais maintenant donner les dates pour qu'on en connaisse l'ordre exact.

La cession formelle de la direction du Grand-Tronc a eu lieu à la première séance que le nouveau conseil a tenue à Toronto, le 10 octobre. Par décret du conseil du 19 janvier 1923, la propriété des actions privilégiées et des actions ordinaires du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada est attribuée au gouvernement canadien en conformité de la décision du comité judiciaire du Conseil privé.