

posés sur le bureau. Je ne saurais dire, séance tenante, s'il existe quelques renseignements officiels. L'honorable député sait sans doute que la compagnie transmet des rapports officiels annuels au ministère des Chemins de fer sur la condition du réseau.

M. VIEN: Le ministre n'a pas répondu à ma question. Je le sais, chaque compagnie de chemin de fer transmet au ministère des Chemins de fer et Canaux un rapport annuel qui sert de base à la condensation de la statistique des chemins de fer; je le sais, cette statistique des chemins de fer est publiée; je le sais, la dépense imputable sur le capital, effectuée par chaque compagnie de chemin de fer, figure dans ces rapports; mais voici à quoi vise ma question: le Gouvernement sait que, depuis nombre d'années, la compagnie du Grand-Tronc néglige, dans une large mesure, d'entretenir en bon état la plateforme de sa voie et son matériel roulant. Je fais allusion au rapport Drayton-Acworth, où il est affirmé que 36,000,000 de dollars, versés aux actionnaires de la compagnie et qu'elle n'avait pas gagnés, ont été payés aux dépens de l'entretien du réseau et du matériel roulant.

S'il est vrai, d'après les renseignements que possède le Gouvernement, que la voie et le matériel roulant sont en mauvaise condition, le Gouvernement, avant d'entamer des pourparlers avec le bureau de la compagnie touchant l'évaluation à faire du chemin de fer, devrait au préalable constater le chiffre des dépenses pour lesquelles il devra demander au Parlement d'ouvrir des crédits, afin de remédier aux défauts de la voie et du matériel roulant.

L'hon. M. REID: L'honorable député a parfaitement raison; le rapport Drayton-Acworth contient pareille affirmation, et le Gouvernement pense qu'il faudra probablement effectuer quelques dépenses pour ce chemin. En revanche, les administrateurs du Grand-Tronc m'assurent que le chemin est en bon état et qu'il sera possible de faire les réfections voulues à peu de frais.

M. VIEN: C'est la compagnie qui vend.

L'hon. M. REID: J'en conviens, mais il faudra prouver aux arbitres que le réseau est en bon état. Des experts devront examiner la condition matérielle du réseau et son outillage, et il faudra leur présenter des preuves satisfaisantes à cet égard. Voilà le genre de preuves que les arbitres exigeront, et cela influera sans doute sur

[L'hon. M. Reid.]

leur décision touchant le prix à payer pour le stock.

M. VIEN: J'en conviens, en ce qui concerne l'évaluation des actions privilégiées de 1er, de 2e et de 3e rang, ainsi que celle des actions ordinaires, les arbitres devront tenir compte de la condition matérielle du réseau; or, supposons qu'ils concluent que la valeur du réseau n'autorise pas la dépense de 50 à 60 millions de dollars, sur les actions garanties de 4 p. 100, ainsi que l'engagement de payer toutes les dettes de la compagnie, le Gouvernement, en pareille circonstance, avant de s'engager à payer l'intérêt sur les obligations de 4 p. 100, s'est-il donné la peine de se renseigner? Voilà le renseignement que je demande au Gouvernement de donner à cette Chambre.

L'hon. M. REID: Le Gouvernement s'est cru autorisé à acquérir le Grand-Tronc et à garantir aux actionnaires leurs dividendes. La compagnie a toujours payé des dividendes jusqu'à concurrence d'un million de dollars et davantage sur les actions garanties.

Quoi qu'on fasse pour améliorer les conditions du G.T.R. nous nous sentons dans une position assurée en adoptant le traité. Je crois que les fonctionnaires de chemins de fer admettront que l'état de choses qui existe au G.T.R. n'est pas très grave. Il n'y a pas de doute que cette compagnie comme toutes les autres, n'occupe pas la position qu'elle occupait avant la guerre. Cependant, des améliorations ont été faites depuis. La compagnie a entretenu ses voies comme l'ont fait les autres chemins de fer du Canada et nous sommes parfaitement justifiés de prendre la responsabilité des actions garanties. Si la voie ou le matériel roulant était en mauvais état, les arbitres pourraient très bien ne rien donner sur les actions préférentielles de la première, seconde ou troisième catégorie ou même sur les actions ordinaires.

M. VIEN: Ce veut dire que le ministre ne sait pas ou qu'il ne veut pas donner au comité les renseignements que je demande. Si le ministre n'est pas à même de dire quelles seront les dépenses nécessaires pour mettre en parfait état la voie ferrée et le matériel roulant, je le renverrai à la page XCIX du rapport Drayton-Acworth où M. Smith déclare dans le rapport de la minorité:

Mes collègues ont proposé le paiement aux actionnaires du chemin de fer du Grand-Tronc d'une annuité qui serait "une part modérée mais substantielle de \$3,600,000, moyenne des dividendes payés pendant les dix dernières années". Cette proposition a été faite bien que le