

leurs forces à celles du Gouvernement. Je vais être obligé de voter contre cette première disposition, afin d'établir bien clairement mon attitude sur la question.

M. MEIGHEN: L'honorable député est-il d'avis que nous devrions avoir la haute main, en matière de construction seulement, ou à la fois en matière de construction et d'exploitation jusqu'à parachèvement des travaux?

M. GRAHAM: Je préférerais que le Gouvernement eût la haute main sur tout ce qui regarde le chemin de fer jusqu'à son parachèvement. Il se peut, il est même probable que ce soit simple sagesse de laisser les chefs actuels de l'entreprise, sauf le contrôle du Gouvernement, voir à tout et continuer de diriger la construction et l'exploitation; mais je pense que l'autorité et la haute direction devraient être confiées au Gouvernement.

M. MEIGHEN: Nous devrions diriger l'entreprise durant les travaux de construction?

M. GRAHAM: Oui.

M. MEIGHEN: Et diriger aussi l'exploitation?

M. GRAHAM: Oui, tout, à mon avis, car construction et exploitation peuvent s'enchevêtrer tellement avant le parachèvement du chemin de fer, que, si vous n'aviez pas en même temps la haute main sur l'exploitation, votre direction de la construction pourrait fort bien n'être qu'apparente et illusoire. Une nouvelle émanant de source inconnue et reproduite par la presse voulait que 15 p. 100 des actions fussent placées entre les mains de fidéicommissaires, afin de permettre au Gouvernement de retenir la haute direction de l'entreprise. Il n'y a pas plus de trois ou quatre jours, le "Journal" d'Ottawa, ou un autre des journaux conservateurs, défendit le projet précisément en raison de ce que 15 p. 100 des actions allaient être placées de manière à assurer au Gouvernement la haute main sur l'entreprise, grâce à la détention de ces 15 p. 100. A cela se résumait le plaidoyer de la presse conservatrice en faveur de l'adoption du projet. Le personnel de rédaction du ministère qui transmet ces nouvelles renferme d'excellentes plumes, mais parfois le zèle les surmonte.

Le solliciteur général n'a pas oublié qu'au sujet de la question du Transcontinental une note au clavigraphie fut distribuée aux journaux. Quelle était sa provenance, je n'en sais rien, mais lorsque le rapport offi-

[M. Graham.]

ciel fut déposé sur le bureau, les bonnes feuilles de l'article destiné à la presse furent placées sur mon pupitre sous forme d'explication de ce qui se trouvait dans le rapport même. Certains départements apparemment ont des rédacteurs trop capables, qui se figurent être au courant de toutes ces questions, et les journaux jugent qu'ils parlent en connaissance de cause. En possession d'informations de part et d'autre sur ce sujet, je sais de quoi je parle. J'ai eu beaucoup à faire avec les journaux. Je sais que lorsqu'un document clavigraphié est transmis à la tribune de la presse, il y est considéré comme ayant un caractère plus ou moins officiel, car il ne serait pas clavigraphié et transmis si quelqu'un ne s'était pas donné la peine de le rédiger et de le faire distribuer. La presse conservatrice des semaines durant a défendu ce projet en raison de ce que le Gouvernement allait retenir la haute direction en ayant la possession de ces 15 p. 100 du capital-actions. Depuis deux ou trois jours, ç'a été un des principaux arguments de la presse conservatrice pour la défense du projet. S'il en était ainsi, une de mes objections à la mesure disparaîtrait. Je pense qu'il va nous falloir demander le vote sur cette première stipulation, car nous ne pouvons l'accepter dans les conditions actuelles.

M. GERMAN: Le solliciteur général a déclaré ce matin qu'il expliquerait pourquoi le Niagara-St-Catharines-Toronto n'était pas compris dans cette entreprise. Est-il en mesure de fournir cette explication maintenant?

M. MEIGHEN: Je suis en mesure de confirmer ce que j'ai dit avant le lunch. L'impression que j'en avais alors était juste. La ligne Niagara-St-Catharines-Toronto doit faire partie du réseau, comme tout le reste, mais en vue d'en compléter l'acquisition, il sera nécessaire de traiter avec le Canadian-Northern-Ontario. Aux termes de l'acte de fiducie garantissant les débentures-obligations perpétuelles du Canadian-Northern-Ontario, il y aura lieu d'émettre des obligations perpétuelles en remplacement des actions acquises. La même restriction n'est pas applicable à l'émission d'obligations perpétuelles du Canadian-Northern-Ontario. Conséquemment, les obligations perpétuelles du Canadian-Northern-Ontario pourront être utilisées en vue de l'acquisition de ces actions. Lorsque ce chemin de fer deviendra la propriété du