

du Grand-Tronc-Pacifique par le gouvernement était absolue. La garantie des obligations du Grand-Tronc-Pacifique par la compagnie du Grand-Tronc comportait une certaine restriction c'est-à-dire que le paiement de l'intérêt de ces obligations devrait être prélevé sur les recettes nettes du Grand-Tronc.

Les acheteurs de ces obligations en sont devenus acquéreurs à la condition que l'intérêt en serait payé sur les recettes nettes du Grand-Tronc. Lorsque celui-ci n'eut plus de recettes nettes, le paiement de l'intérêt cessa, et rien n'a été payé depuis.

Quant à la mise sous séquestre du Grand-Tronc-Pacifique, la loi de 1919 décrétait qu'advenant la réunion et l'adjonction du Grand-Tronc au réseau national, la séquestration du Grand-Tronc-Pacifique pourrait cesser. Elle existe encore et plusieurs obstacles s'opposent à ce qu'il en soit autrement.

Je suis d'avis que le Grand-Tronc-Pacifique formera partie intégrante d'un réseau qui, avec les progrès que le Canada fera à l'avenir sera une entreprise lucrative, bien qu'il ne le soit pas maintenant. En établissant le chemin de fer transcontinental, on n'a jamais eu le dessein d'en faire circuler les trains de l'Atlantique au Pacifique sans pousser l'entreprise plus loin. Comme dans le cas du Pacifique-Canadien, on espérait et on s'attendait qu'il se rattacherait à l'Orient, où il serait possible de transporter les produits européens par une voie plus courte de plusieurs centaines de milles que toutes les autres voies. Je m'attends qu'un jour le réseau établira un tel service et qu'il se reliera à Prince-Rupert à une ligne de paquebots appartenant à l'Etat ou à des particuliers. Lorsque ce temps viendra, le chemin de fer sera une source de revenus, et non une charge, pour le peuple canadien.

Je passerai maintenant à l'acquisition du Grand-Tronc; mais, auparavant, je m'arrêterai un instant à la remarque de l'ex-ministre des Finances (sir Henry Drayton). Parlant du Grand-Tronc plutôt que du Nord-Canadien, il a donné comme excuse de l'inaction de l'ancien gouvernement pendant deux ans, le fait que le bureau d'arbitrage qui avait à déterminer la valeur des actions privilégiées et des actions ordinaires du Grand-Tronc n'avait pas encore soumis ses conclusions et que, par conséquent, il était difficile d'opérer la coordination en l'absence d'un rapport. Je prétends que le rapport, quel qu'il fût, n'aurait pas empêché la fusion. Lorsque le bureau d'arbitrage sollicita une prorogation du délai, le ministère mit comme condition que l'exploitation du réseau serait confiée à l'Etat. Cela eut lieu. Puis, les arbitres rendirent

leur sentence. Je soutiens que, soit que la sentence fût rendue ou qu'elle ne le fût pas et quelque prix qu'elle attachât aux actions privilégiées ou ordinaires, si le ministère avait décidé—et il l'avait fait—d'incorporer le Grand-Tronc au réseau des chemins de fer nationaux, il ne s'est rien produit de 1919 à 1921 de nature à empêcher cette incorporation.

Mon honorable ami déclare que le retard apporté à rendre la sentence arbitrale a réellement empêché nos prédécesseurs d'effectuer la fusion. Il y a peut-être quelque chose que j'ignore; mais, d'après ce que je connais, ce retard n'aurait pas dû être un obstacle. En effet, le gouvernement canadien s'était engagé à prendre le Grand-Tronc, les conditions avaient été arrêtées, et il ne s'agissait que de savoir si le pays paierait quelque chose de plus.

Mais, examinons l'autre théorie. Supposons que la sentence arbitrale n'ait été rendue qu'après l'arrêt en appel. Appel a été interjeté au comité judiciaire du Conseil privé. Si le retard du bureau d'arbitrage à rendre sa sentence a empêché pendant deux ans mon honorable ami de fusionner les deux réseaux, le délai a été prorogé de plein droit après qu'appel eut été interjeté jusqu'au moment où le Conseil privé s'est prononcé. Je citerai quelques dates pour plus de clarté. Le Grand-Tronc a fait signifier le 1er octobre 1921 un avis d'appel au Conseil privé, mais l'affaire n'a été instruite que les 10, 11 et 13 juillet 1922, et l'arrêt a été prononcé le 28 de juillet de la même année. Disons le 1er août. Deux mois plus tard, le présent Gouvernement nommait le conseil d'administration du réseau national.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce n'était pas une fusion.

L'hon. M. GRAHAM: Cela se rapprocherait plus d'une fusion que tout ce que mon très honorable ami avait jamais entrepris de faire.

Le très hon. M. MEIGHEN: Nullement.

L'hon. M. GRAHAM: La première chose à faire pour effectuer la fusion, c'était de nommer un conseil d'administration, et pendant deux ans, mon très honorable ami n'a pas même songé à faire cette démarche. On a donné à tout le réseau le nom de chemin de fer national du Canada, mais il a été exploité par le Nord-Canadien et par le Grand-Tronc comme deux entreprises distinctes. Deux mois après le rejet de l'appel par le Conseil privé, le présent Gouvernement nommait un conseil d'administration aux termes de la loi de 1919 et ce conseil faisait les premières