

gnie ne peut nous offrir une garantie qui vaille cinq sous. Comme l'a dit le ministre des Finances, le Grand-Tronc-Pacifique nous offre une garantie qui, d'après lui, ne vaut rien. Nous nous adressons à la compagnie du Grand-Tronc qui garanti les obligations. Maintenant, quand la compagnie à \$25,000,000 de capital dont les actions auront peut être un jour la valeur actuelle des actions du Pacifique-Canadien, n'est-il pas éminemment raisonnable que nous assurions une garantie sur ce capital, d'autant plus que je ne sache pas qu'une proportion adéquate de ce capital-actions ait été appliqué à la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Le ministre des Finances connaît et peut nous dire cette proportion. Il y a certaines questions, je crois, auxquelles le ministre des Finances devrait répondre avant que cette mesure soit ratifiée. Nous approchons de la vacance de Pâques—jours de paix et de calme, après les turbulences du passé. Nous ne voulons pas susciter une autre tempête à la veille de cette saison de grâce, de sorte que ce soir nous ne pouvons réaliser tous nos désirs en ce qui concerne cette résolution. Nous permettrons que cette résolution soit adoptée en comité, avec cette réserve que chaque ligne et chaque phrase pourra être modifiée ou approuvée avec les corrections nécessaires.

Quand sera présenté le projet de loi qui a cette résolution pour base, nous pourrons en étudier les détails et le modifier plus facilement que la résolution même. Cependant le ministre des Finances devra nous offrir plus que quarante-neuf des cinquante raisons puérides qu'il a offertes au comité, et je suis certain qu'il le fera.

Il y a une autre question qui exige des éclaircissements. Combien d'argent la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a-t-elle consacré au matériel roulant? Quand a-t-elle acheté ce matériel et qui l'a utilisé jusqu'aujourd'hui? Ce matériel est-il neuf ou est-ce du vieux matériel réparé venant d'une autre compagnie? Nous voulons savoir pourquoi cette nouvelle compagnie, dont la voie n'est pas encore posée, dépense je ne sais combien de millions—le ministre des Finances sait combien—cinq, six, sept ou huit millions—pour du matériel roulant qui n'a rien sur quoi rouler. La compagnie peut prétendre qu'il lui faut pouvoir pour l'avenir ou qu'autrement il y aura des retards lorsque la construction sera terminée. Mais de là surgissent deux questions. Depuis combien de temps la compagnie a-t-elle ce matériel roulant? A quoi a-t-il été employé? L'a-t-on employé seulement pour accommoder la compagnie du Grand-Tronc, ou l'a-t-on acheté ou construit légitimement pour répondre aux exigences du nouveau chemin de fer? Une autre question se pose. Quels sont ceux qui composent la compagnie qui construit le matériel roulant? Nous serions heureux d'en connaître quelque chose. C'est là

M. GEO. E. FOSTER.

une question intéressante et pertinente, car le ministre des Finances ne peut nous demander de grever le crédit canadien d'une somme de \$10,000,000 sans être convaincu que tout est juste et légitime. Nous ne pouvons approuver cette transaction sans qu'il en soit ainsi, et si tout n'est pas juste et légitime nous voulons le savoir. Ce serait pour nous un soulagement de le savoir. Sachant avec quelle avidité l'on s'est accaparé, sur le parcours du Grand-Tronc-Pacifique, tout ce qui pouvait rapporter profit à ses propriétaires, les coffres vides de la compagnie elle-même, nous sommes anxieux d'apprendre si les mêmes procédés ont cours dans la construction du matériel roulant. Dites-nous quelque chose de la construction de la compagnie qui construit et fournit ce matériel.

Ce sont là des questions qui s'imposent au premier abord. Il en est une autre, je crois, à laquelle le ministre des Finances n'a pas complètement répondu. Il s'est livré quand il a déclaré qu'en plaçant ces obligations sur le marché il en obtiendrait 90 p. 100. Pourquoi donc, dans les circonstances actuelles, ne laisserions-nous pas cette grande compagnie jouir de cet escompte de 10 p. 100 et continuer la construction. D'autres compagnies doivent le faire. Il n'y a pas, en ce pays, une seule compagnie de chemin de fer de quelque importance qui n'ait dû souffrir des forts escomptes sur ses actions et ses obligations. Le ministre lui-même admet que sur le marché monétaire la marge ne serait que de 10 p. 100.

Je croyais que M. Hays alléguait qu'il ne pouvait pas vendre ses certificats, mais s'il peut les placer à 10 p. 100 d'escompte, il est bien des corporations commerciales qui seraient contentes aujourd'hui de pouvoir obtenir leurs capitaux à ce prix, il en est beaucoup qui les obtiennent à cet escompte, il ne paraît pas beaucoup nécessaire de nous grever davantage, lorsque nous avons déjà assumé la plus grosse part des obligations et qu'il faudra les supporter. Je ne crois pas avoir d'autres observations à faire pour le présent, mais celles-ci sont quelques-uns des points que je désirais soumettre à l'attention du ministre.

Si ce prêt est nécessaire, je dis que le ministre des Finances n'a pas d'affaire, dans une question comme celle-ci, quand nous avons donné notre loyal appui à cette mesure et qu'il s'agit d'un prêt d'urgence de \$10,000,000, de faire un autre cadeau. Que la compagnie paye exactement l'intérêt que nous payons. Je ne demande pas qu'elle paye plus, mais que le ministre arrange sa proposition de façon à exiger à la compagnie précisément le montant d'intérêt que ces \$10,000,000 vont nous coûter. C'est du moins ce que nous devrions faire à mon avis. Pourquoi devrions-nous agir