

couple d'années, pour 11½ et 11½ cents par yard. Je vois qu'on calcule maintenant, pour ce travail, 22 cents par yard, et cela me paraît très élevé, dans les environs de Muskégas. \$18,000 par mille pour la construction et l'équipement de ce chemin me paraissent un prix exceptionnellement élevé. Il devrait être fixé à \$15,000 par mille, \$12,000 pour la construction et \$3,000 pour l'outillage. Je considère que le pouvoir d'hypothéquer qu'on propose d'accorder à cette compagnie devrait être réduit de 25 ou 50 pour 100, si nous voulons retirer de la construction de ce chemin les avantages que nous en attendons.

M. HEYD : M. le Président, j'avais quelques mots à dire sur la question avant que cet article soit adopté. Pendant la discussion de huit ou neuf jours devant le comité des chemins de fer, mon opinion était que notre devoir était d'accorder toute charte que le Grand Tronc demanderait, car je considérais alors qu'il s'agissait d'une entreprise commerciale dans l'intérêt du Grand Tronc, et incidemment, dans l'intérêt du pays. Mais aujourd'hui, la position n'est plus la même ; on a considérablement augmenté la longueur du chemin. La compagnie est maintenant obligée de construire un chemin en forme de fer à cheval, ayant des centaines de milles de plus que le premier tracé. Je suis encore d'opinion que si le Grand Tronc consent à accepter cette charte amendée, elle devrait lui être accordée. Dans l'avenir, le gouvernement sera responsable de la manière dont il aura agi à l'égard de ce chemin de fer.

S'il est jugé nécessaire de changer le tracé et de restreindre le privilège d'hypothéquer, c'est le gouvernement qui aura la charge de protéger les intérêts du pays. S'il est vrai que le gouvernement est disposé à modifier la charte et à conclure un arrangement avec le Grand Tronc en vertu duquel cette compagnie devra construire le chemin, avec tel capital et tel privilège d'hypothéquer, c'est perdre notre temps que de discuter cette question ici. C'est le gouvernement qui devra prendre la responsabilité de l'entreprise. Il devra faire appel à ses partisans et aux députés de la gauche favorables à ce projet, pour le faire accepter par la Chambre. Je désire beaucoup la construction d'un chemin de fer à travers ce pays aux meilleures conditions possibles, afin que la population en retire tous les avantages qu'elle en attend et que le trafic se fasse au plus bas prix possible. Le peuple s'attend à ce que le gouvernement surveillera ses intérêts dans cette affaire.

M. BOURASSA : La doctrine que vient d'émettre l'honorable député me paraît monstrueuse. Il demande au parlement de faire abdication de sa responsabilité sur cette question pour la mettre tout entière sur les épaules du gouvernement. Or, le gouvernement n'est qu'un comité de cette Chambre et c'est une doctrine subversive que de demander qu'il lui soit permis de faire ce qu'il voudra, après qu'une loi aura été votée par ce parlement. Cela s'est fait trop souvent par le passé.

Je regrette de ne pouvoir partager l'opinion de l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux quand il dit traiter cette charte comme nous avons traité toutes les autres, car si nous avons mal agi, par le passé, ce n'est pas une raison pour continuer à mal agir. Cette charte est de beaucoup plus importante que toutes celles dont le parlement ait eu à s'occuper depuis quinze ans, et c'est le devoir impérieux de la Chambre de l'étudier minutieusement et d'y mettre toutes les conditions propres à sauvegarder l'intérêt public. Sur la question du capital, je n'ose pas me prononcer trop affirmativement, mais je crois que la prétention de l'honorable chef de l'opposition est bien fondée.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux dit que nous devrions donner à cette compagnie toutes les facilités de prélever de l'argent, car malgré la subvention de l'Etat, il y aura peut-être quelque difficulté à se procurer des capitaux suffisants. Il est pourtant évident que cette Compagnie du Grand Tronc Pacifique a beaucoup plus de chances de réussite que n'en avait le Canadien Pacifique à ses débuts. De plus cette compagnie aura un capital de \$75,000,000 sur lequel il lui faudra payer un dividende. Quand la population de l'ouest ou celle de l'est viendra demander à la commission des chemins de fer d'abaisser les taux trop élevés, il faudra bien tenir compte des dépenses du chemin, et des dividendes qu'il faudra aussi payer sur ces dépenses. Un capital trop considérable sera au détriment du public.

J'ai l'honneur de proposer, avec l'appui de M. Angers :

Que le capital de \$75,000,000 soit réduit à \$60,000,000.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : L'objection soulevée par l'honorable chef de l'opposition est assurément importante, et si on devait en discuter la valeur intrinsèque, abstraction faite de toute autre considération, la Chambre devrait l'étudier soigneusement. Mais, M. le président, je ne vois pas de raison, et on n'en a pas encore donné, pour traiter cette charte autrement que toutes les chartes accordées par ce parlement.

La question de savoir quels seront les privilèges d'hypothéquer et le capital d'une compagnie qui demande une charte, est très importante. Mais en tenant compte de ce que nous avons fait à l'égard des autres chartes accordées par le passé et même durant la présente session, le comité des chemins de fer a considéré qu'en fixant le privilège d'hypothéquer à \$30,000 par mille, pour les sections plus difficiles et à \$20,000 par mille, dans la prairie, il allait aussi loin que possible et ne pouvait pas se permettre de limiter davantage ce privilège. Malgré les assertions en l'air émises dans cette Chambre et ailleurs, concernant le coût de construction des chemins de fer, s'il faut s'en rapporter à ce qui a eu lieu au Canada et aux États-Unis, pas un homme ayant étudié la question voudra prétendre que ce chemin peut être construit, outillé, mis en état au point de vue commercial, pour une som-