

de Sa Majesté. J'ai plus de foi que cela dans le Canada. Pour ne parler que de la partie nord de la province d'Ontario, il ne s'écoulera pas sept ans, pas même cinq ans, avant qu'un trafic local très profitable ne se fasse sur cette ligne et n'aide considérablement à payer le loyer convenu. Je lirai maintenant à l'honorable solliciteur général la clause du contrat dans la loi du Transcontinental national. Les termes en sont comme suit :

Afin d'assurer pour la protection de la Compagnie en sa qualité de locataire de la division de l'Est du dit chemin de fer, la construction économique du dit chemin de fer dans des conditions telles que l'exploitation s'en puisse faire dans les conditions les plus avantageuses, et est par les présentes convenu que les devis de la construction de la division de l'Est seront soumis à l'approbation de la Compagnie avant le début des opérations de construction, et que les dits travaux seront exécutés en conformité des dits devis et seront subordonnés à la surveillance, à l'inspection et à l'acceptation de l'ingénieur en chef désigné par le Gouvernement et de l'ingénieur en chef de la Compagnie; et au cas de désaccord quant au devis, et au cas où les ingénieurs ne s'entendront pas à l'égard des travaux, le différend sera décidé par lesdits ingénieurs et un tiers arbitre, à être choisi de la manière réglée en l'article 4 du présent contrat.

M. MEIGHEN: Je sais très bien que cette clause est dans le contrat, mais l'honorable député sera-t-il assez bon de nous expliquer comment elle peut empêcher de faire des viaducs en bois, et des montées par élan?

M. GERMAN: Cette clause n'empêche pas les viaduc en bois; elle n'empêche pas les montées par élan; elle n'empêche pas les billots ronds, si les ingénieurs y consentent, mais les ingénieurs n'ont pas voulu faire de montées par élan, de viaducs en bois, ni employer des charpentes en bois.

M. MEIGHEN: L'honorable député ne peut pas dire que le devis empêchait de faire des montées par élan et des viaducs en bois.

M. GERMAN: M. Chamberlain dit que le devis l'empêchait, et comme il est président du Grand-Tronc-Pacifique, il aura grand soin d'exiger la disparition de ces montées par élan avant d'accepter la ligne.

M. MEIGHEN: Dites-nous donc quelle partie du devis empêche d'établir ces montées.

M. GERMAN: Je ne lis pas dans le moment le devis; je lis la loi qui l'autorise.

M. MEIGHEN: Et le statut dit que le devis seul peut les exclure, et il ne les exclut pas.

M. MACDONALD: Le devis y pourvoit-il?

M. GERMAN: L'honorable solliciteur général va être obligé de modifier les opinions qu'il exprime comme avocat. Il ferait mieux de consulter son ami M. Lynch-Staunton.

M. MEIGHEN: Montrez-moi quelle partie du devis les exclut.

M. GERMAN: Quant au trafic, le député de Renfrew-sud dit que selon M. Tye, des trains de 8.05 dans les deux directions chaque jour développeraient un trafic et donneraient un revenu suffisant, non seulement pour payer les frais d'exploitation et le loyer prévus dans la convention, mais pour assurer un joli profit. Je suis assez optimiste comme Canadien pour dire qu'à l'expiration du terme de sept ans on verra circuler sur cette ligne, chaque jour, des trains de 8.05 non seulement dans une direction, mais dans les deux directions.

Une VOIX: Il va falloir commencer par changer de gouvernement.

M. GERMAN: C'est ce qui va arriver à la prochaine consultation populaire, quand on aura bien compris ce qu'il fait de cette grande entreprise nationale que le peuple a déjà approuvée à deux reprises. Le pays est assez vaste pour alimenter trois transcontinentaux, et le Grand-Tronc-Pacifique étant le meilleur, aura le trafic. Il est assez naturel que le Pacifique-Canadien prenne quelque ombrage de la construction de tout premier ordre du Transcontinental. Des ingénieurs du meilleur renom, les experts des plus distingués en fait de chemins de fer m'ont affirmé que sitôt le Grand-Tronc-Pacifique achevé et en exploitation, le Pacifique-Canadien se verrait obligé de reconstruire sa ligne pour concurrencer le Grand-Tronc-Pacifique, et c'est même ce qu'il a commencé à faire. Il va être obligé de reconstruire sa ligne et d'en adoucir les rampes. Je le sais parce que mes relations avec les propriétaires de chemins de fer me l'ont appris, c'est le chemin de fer aux rampes les plus douces qui accapare le trafic.

Mon honorable ami a parlé de la question des soumissions. Je citerai à ce sujet une couple de passages de ce précieux rapport de MM. Gutelius et Staunton. Voici ce que j'y trouve, tout d'abord:

La façon dont la commission a invité les entrepreneurs à soumissionner, les garanties