

parti conservateur a combattu, et combattu énergiquement, en 1903 et 1904, le programme soumis par le Gouvernement en vue de la construction du Grand-Tronc-Pacifique; et la suite des événements a donné raison, je pense, au parti conservateur d'avoir pris cette attitude. Il peut être avancé des arguments à l'appui de l'établissement de cette partie de la ligne qui va de Winnipeg à Québec; mais si l'on tient compte de la nature du pays traversé par le chemin de fer, de la grande dépense qu'entraîneront l'entretien des travaux et le maintien du personnel sur cette partie de la ligne durant l'hiver; si l'on tient compte aussi que durant l'été il faudra tenir tête à la concurrence des voies fluviales, on arrivera difficilement à la conclusion qu'une telle entreprise puisse rendre des bénéfices.

Quant à la partie du chemin qui va de Québec à Moncton, je n'ai jamais encore entendu avancer une raison sérieuse légitimant sa construction. Il fait pour bien dire double emploi avec l'Intercolonial, auquel il fera concurrence. A l'heure qu'il est l'Intercolonial ne fait pas ses frais, abstraction faite du service de l'intérêt sur les capitaux engagés dans l'entreprise. La compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, désireuse de prolonger son réseau dans l'Ouest, s'adressa à notre gouvernement en 1903, en vue d'obtenir une charte l'autorisant à prolonger sa ligne à l'ouest de North-Bay. Si cette proposition avait été adoptée, il y a lieu de croire que dès aujourd'hui la compagnie du Grand-Tronc serait en mesure de prendre sa part dans le trafic de l'Ouest. Le Gouvernement n'a pas vu cette proposition d'un bon œil, et y a substitué celui de la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Ce projet fut fortement combattu dans le temps par le ministre des Chemins de fer d'alors, fonctionnaire très capable, seul membre du cabinet qui fût à même de juger du mérite de la proposition. L'honorable chef de la gauche dans la discussion du présent projet de résolution il y a une semaine, a soumis un état établissant que aux termes de la convention, notre pays sera appelé à payer au moins \$40,000,000, seulement d'intérêt, avant que la compagnie du Grand-Tronc, aux termes de son marché, soit appelée à payer loyer sur la section de l'Est du chemin de fer. C'est une somme à peu près trois fois plus élevée que l'estimation du prix total de revient du chemin de fer, soumis par le premier ministre lors du dépôt du projet de résolution. Le ministre actuel de l'Intérieur (M. Oliver), nous a déclaré en 1904 que le Dominion subventionnait ce chemin de fer au montant de \$12,000,000 à \$20,000,000.

En vue des renseignements actuellement soumis à la Chambre, le ministre, semble-t-il, devra corriger son estimation. On a

pu faire erreur en lançant ce projet du Grand-Tronc-Pacifique, mais nous sommes actuellement dans cette situation: le pays, en raison du marché qu'il a conclu et des garanties qu'il a données est tenu de voir à ce que l'entreprise soit menée à bonne fin, bien qu'on puisse avoir eu tort de s'y engager au début. La question qui se pose donc pour nous actuellement est celle-ci: quelle est la ligne de conduite la plus propre à assurer le parachèvement du chemin. La compagnie du Grand-Tronc s'est adressée au Gouvernement et a demandé que les conditions du marché soient modifiées au point de permettre une avance de \$10,000,000 à la compagnie par le Gouvernement. Dans le cours de la présente session du Parlement, nous avons entendu l'honorable représentant de Strathcona (M. McIntyre), et je pense aussi l'honorable représentant d'Assiniboia (M. Turriff), prétendre que lorsque une grande compagnie de chemin de fer s'adresse au gouvernement fédéral et lui demande une législation spéciale, notre Gouvernement devrait profiter de la circonstance pour obtenir de meilleures conditions de cette compagnie. Tel a été le raisonnement fait par ces honorables députés lorsqu'il a été question ici d'autoriser le Canadien du Pacifique à émettre pour \$50,000,000 de nouvelles actions. Le moment me paraît opportun pour notre Gouvernement de mettre ce programme à exécution et de dire à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique: Si vous êtes prête, aux termes du marché, à poursuivre les travaux et à les mener à bonne fin, c'est parfait; si vous n'êtes pas prête, en conformité du marché, à parachever l'entreprise, alors nous allons prendre possession du chemin, vous rembourser des frais que vous avez faits jusqu'ici, compléter les travaux, et nous constituer propriétaires, non seulement de la section non rémunératrice de l'Est, mais aussi de la section de l'Ouest que l'on compte devoir être profitable.

M. PERLEY: La question ne fait de doute pour personne, et nous ne saurions nous dispenser de poursuivre les travaux et de compléter cette entreprise du Grand-Tronc-Pacifique. Cette question a été réglée en 1903 et 1904. Peu importe les différences d'opinion qui ont pu se produire dans le temps; la question a été définitivement réglée alors par législation et par le résultat des élections qui ont suivi, et nous ne saurions plus à mon avis, nous soustraire à l'obligation de parachever les travaux, après les fortes dépenses qui ont été faites, et les fortes garanties que nous avons données. Nous sommes, d'autre part, tenus en honneur de poursuivre les travaux et de compléter le chemin sous le plus court délai possible. La seule question qui reste à régler, c'est de quelle manière et dans quelles conditions nous allons accorder l'aide additionnelle. Les dé-