

a refusé de faire ces changements. Je le défie de trouver dans toutes ces dépositions un iota qui justifie son affirmation.

M. MEIGHEN: Pourquoi l'honorable député ne m'a-t-il pas demandé cela pendant que je parlais, alors que j'avais toutes les dépositions devant moi?

M. GERMAN: L'honorable ministre a encore les dépositions devant lui.

M. MEIGHEN: Non, je ne les ai pas actuellement.

M. GERMAN: Il n'y a rien qui montre que le pays ait perdu un sou parce que l'ex-ministre des Chemins de fer a refusé de faire ces changements. Et ce qui est bien plus fort, la prétention que ces rampes auraient dû être établies n'est pas du tout appuyée par les dépositions dans ce rapport. Nous avons des ingénieurs qui disent que des économies auraient pu être réalisées si des rampes d'impulsion avaient été employées. Des fois ils s'expriment en pourcentages et d'autres fois autrement. Il n'y a pas de preuve montrant qu'une somme importante aurait été épargnée par l'emploi de rampes d'impulsion. Mais ils ont démontré l'objet de cette proposition—un chemin de fer de première classe construit aussi rapidement que possible. Cela est prévu dans les clauses 42 et 43 de la convention.

Et, monsieur, il me semble que la lecture de ces clauses est suffisante non seulement pour justifier la conduite des anciens commissaires, mais aussi celle de l'ancien Gouvernement et assez pour justifier le Gouvernement actuel de revenir aux travaux réguliers que l'ancien Gouvernement avait commencés:

Par les présentes il est déclaré et convenu entre les parties à ce contrat que l'aide accordée par les présentes est donnée par le Gouvernement du Canada dans le but exprès d'encourager le développement du commerce du Canada et le transport des marchandises par des voies canadiennes. La Compagnie accepte cette aide à ces conditions, et s'engage à ce que toutes les marchandises ayant leur provenance primitive de ce chemin de fer ou de ses embranchements, quand l'expéditeur ne leur aura pas spécialement désigné une route différente, soient, quand ils sont destinés à des points canadiens, transportés complètement sur le territoire canadien, ou entre des ports intérieurs canadiens, et que les taux directs sur les marchandises d'exportation, du point d'origine au point de destination ne soit jamais plus considérable par les ports canadiens que par les ports des Etats-Unis.

Comment peut-on raisonnablement supposer que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, étant obligée de transporter sur une plus longue distance que les lignes américaines les produits du Nord-Ouest, jusqu'à l'océan Atlantique, pouvait espérer obtenir

du trafic à moins d'avoir un chemin de fer du plus haut type possible? Nous avons là la raison évidente pour laquelle la ligne devait être de première classe. La loi dit encore:

La Compagnie convient de plus que dans toute affaire tombant dans ses attributions, elle n'encouragera ni ne conseillera, directement ou indirectement, le transport de ce fret par d'autres routes que celles ci-dessus stipulées, mais que sous tous rapports elle fera de bonne foi tout en son pouvoir pour se conformer aux conditions auxquelles l'aide publique lui est accordée, savoir: le développement du commerce par les voies canadiennes et par les ports de mer du Canada.

Cela n'est-il pas une réponse suffisante aux arguties du solliciteur général? Je sou mets que c'est une réponse complète à ses prétentions concernant la construction de cette ligne. Afin de pouvoir effectuer le trafic à aussi bas prix qu'il pouvait l'être par des routes plus courtes, il fallait construire une ligne de première classe, et les directeurs du Grand-Tronc-Pacifique ont dit à l'ancien Gouvernement: Construisez-nous une ligne de ce genre et nous vous en paierons le loyer que vous demandez pour l'exploiter. Nous vous assurerons un trafic d'entier parcours sur le territoire canadien qui développera vos ports de mer, colonisera vos immenses territoires du Nord-Ouest et bénéficiera à tout le Canada. Mon honorable ami dit que cette ligne n'obtiendra pas de trafic. Je suis peiné d'entendre ces petites Canadiens parler ainsi dans la Chambre des communes. Lors de la construction du Pacifique on entendait les conservateurs réclamer un Canada plus grand; les produits de l'Ouest devraient inonder l'Est; les produits de la mère patrie devaient être transportés dans l'Ouest par ce grand chemin de fer Transcontinental. Le Canada se développerait et deviendrait une ru che d'industrie, grâce à leur grande diplomatie et leurs efforts énergiques. Mais lorsqu'un gouvernement libéral commence la construction d'un nouveau transcontinental, mieux construit, traversant un pays beaucoup meilleur, atteignant directement les ports canadiens, nos petits torys canadiens viennent nous dire: Lorsque vous aurez construit cette ligne vous n'aurez pas de trafic, vous ne pourrez pas payer l'intérêt sur l'argent que vous y aurez dépensé. Le Grand-Tronc-Pacifique n'aura pas suffisamment de trafic pour payer son loyer au Gouvernement, et toute l'entreprise finira par la banqueroute. Je regrette beaucoup d'entendre exprimer ces sentiments aujourd'hui dans la Chambre des communes

[M. German.]