

42 ans. A 4 p. 100 d'intérêt pendant 42 ans, la dette s'élèverait à \$43,000,000 qui, ajoutée au montant déjà donné ferait un total de \$68,000,000 que le Grand-Tronc nous doit aujourd'hui. Avons-nous quelque raison de supposer que la compagnie nous remboursera le prêt actuel plus rapidement qu'elle n'a payé l'ancien prêt à moins que nous n'exigions d'elle, une autre garantie plus complète que celle que le Gouvernement reçoit de la compagnie. La dette primitive a duré depuis la confédération jusqu'à 1884 et cette année-là une loi fut adoptée avec le résultat suivant, chapitre 52, article 19 où il était déclaré :

Que la réclamation du Dominion du Canada, telle qu'elle existe maintenant... prendra rang après le capital ordinaire et les garanties données par le présent et autorisées à être émises et après les garanties et le capital ordinaire par le présent autorisé à être créé.

Or, où en sommes-nous à ce sujet? Le capital-obligations consolidé s'élève à \$121,000,000; les revenus capitalisés à \$19,000,000; le capital garanti à 4 p. 100 à \$49,000,000; le capital première série préférentielle à \$17,000,000; le capital deuxième série préférentielle à \$22,000,000, le capital troisième série préférentielle, à \$35,000,000; le capital ordinaire à \$112,000,000. Cela fait un total de \$257,000,000 qui passent avant la dette du Canada aujourd'hui comprenant ces \$68,000,000. Ajoutez ensuite à cette somme les \$75,000,000 d'autres capitaux de ce chemin de fer que le pays a le droit d'acheter; ajoutez encore le capital-obligations autorisé à cette session, mais non émis, \$12,000,000, et vous obtenez un montant de \$344,000,000 qui passent avant les \$68,000,000 que la compagnie doit au Dominion du Canada depuis 1867.

Quant à ce qui regarde le prêt de 1881, nous sommes dans la situation très fière de pouvoir dire que toutes les déclarations que nous avons faites se sont trouvées vérifiées. Le temps a justifié amplement nos affirmations parce que nous avons pris des précautions suffisantes pour obtenir une garantie du Pacifique-Canadien et il était de son intérêt de nous rembourser.

Relativement au marché conclu en 1903 et en 1904, au contraire, toutes les déclarations faites dans le temps par les ministres ont été depuis trouvées fausses. Ils ont déclaré, par exemple, que le prix de revient de la section de l'Est serait de \$71,000,000; ils avaient, ont-ils déclaré, des montagnes de renseignements comme base de cette estimation. Mais nous constatons que la dépense sur ce tronçon s'est élevée à \$124,000,000. Ils nous ont déclaré que le prix de revient de la section des montagnes serait de \$26,000,000; nous constatons, que par suite de la longueur plus grande du parcours et du surcroît des frais de construction, la dépense est estimée aujourd'hui à \$67,000,000. Relativement à la section

M. W. S. MIDDLEBRO.

des prairies, la compagnie s'adresse à nous de nouveau et nous demande de lui avancer encore \$10,000,000, pour la compléter. Ainsi à peu près toutes les déclarations faites par eux en 1904, ont été absolument contredites par l'événement, et à peu près toutes les affirmations faites par les conservateurs dans le temps se sont vérifiées depuis. Quant à la section des montagnes et à la section de l'Est, nous n'avons jusqu'ici que des estimations, et il n'y a pas lieu de présumer que ces évaluations couvriront pleinement le chiffre de la dépense. Dès lors, nous membres de l'opposition, nous nous croyons fondés à obtenir les renseignements les plus complets au sujet des titres dont j'ai parlé; et je pris le ministre des Finances de dire à la Chambre si ces garanties additionnelles constituent une créance préférentielle par rapport à la garantie totale. Les membres de l'opposition, si je ne me trompe, ne songent pas proposer d'amendement spécifique à ce projet de résolution pour le moment; ils réservent leurs munitions et suspendent leur décision quant aux mesures à prendre jusqu'au moment du dépôt et de la 2e délibération du projet de loi. Nous en avons dit assez ce soir pour établir qu'à peu près toutes les prédictions du Gouvernement ont été trouvées fausses, et dès lors nous ferions bien de n'agréer cette demande d'emprunt de la part du Grand-Tronc-Pacifique qu'avec les plus grandes précautions.

M. DONNELLY: Les députés ministériels qui se sont déclarés favorables à ce projet de prêt d'une somme de \$10,000,000 à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, ont insisté beaucoup sur les ressources et l'importance de l'Ouest canadien, et sur la nécessité de pourvoir ce pays d'amples moyens de communications par ce chemin de fer. L'honorable représentant de Lambton-ouest (M. Pardee) a lu à la Chambre une longue liste de chiffres indiquant les quantités de grain produites dans l'Ouest; et il s'est efforcé de persuader la Chambre que les membres de la gauche ne veulent pas accorder aux cultivateurs de l'Ouest les moyens de transport nécessaires pour assurer l'écoulement de leurs produits. Laissez-moi vous dire qu'à mon avis, les membres de l'opposition ont dans l'avenir de l'Ouest une foi tout aussi grande que les députés ministériels. Nous sommes prêts à accorder tout effort tendant à assurer la construction d'un réseau de voies ferrées suffisant pour la manipulation des quantités toujours croissantes des produits de la région.

Nous renoncerions aux traditions du parti conservateur, du parti qui a jeté les fondements du système actuel des transports dans l'Ouest par la construction du Canadien du Pacifique, si nous suscitons des obstacles à l'établissement ultérieur des voies ferrées dans l'Ouest. Sans doute, le