

ministres n'ont pas même daigné répondre à mon honorable ami.

M. REID: A seule fin de renseigner l'honorable député, je dirai qu'on a nommé une commission d'enquête.

Sir WILFRID LAURIER: Quand cela?

M. OLIVER: Je suis heureux d'apprendre cette nouvelle.

M. REID: Il y a à peine quelques jours, j'ai signé l'arrêté du conseil se rapportant à cette enquête.

Sir WILFRID LAURIER: Quel est le nom du commissaire enquêteur.

M. REID: M. R. A. Pringle, C.R., a été choisi pour tenir une enquête. Je ne puis dire si l'enquête est déjà ouverte, mais je le crois. Plusieurs jours se sont écoulés depuis que j'ai signé ce document.

M. OLIVER: Je suis certain que la Chambre est très heureuse d'entendre l'honorable ministre annoncer qu'il a jugé à propos de prendre l'initiative qu'on lui a proposée, et dont je suis heureux de le féliciter.

M. REID: La seule différence qui existe entre mon attitude et celle des honorables membres de la gauche, c'est qu'ils n'ont pas tenu certaine enquête qu'on a réclamée de leur part, il y a déjà plusieurs années.

M. OLIVER: Il n'y avait rien qui pût prêter à une enquête et la preuve contenue dans ce rapport, dont la préparation a coûté \$60,000 au Trésor public, sans compter le labeur ardu de deux hommes les plus habiles et les plus renseignés qu'il a pu trouver, établit simplement qu'il n'y avait pas lieu de faire une enquête. Je suis heureux de constater que l'honorable ministre a pris l'initiative dont il a parlé, c'est certainement un acte qui est à sa louange ainsi qu'à celle du Gouvernement. Les faits soumis à la Chambre justifiait certainement une telle enquête. Je m'arrêterai là-dessus. Nous avons ces deux cas, d'une part une dépense de \$100,000,000 et, de l'autre, la construction d'à peine 12 à 13 milles de voie ferrée, et le Gouvernement ne peut sortir de cette impasse où il est acculé, à moins qu'il ne nomme une commission royale.

Ceux d'entre nous qui ont fait partie de la Chambre en 1903, et qui ont l'avantage de se retrouver ici aujourd'hui reconnaissent que le débat poursuivi par les honorables membres de la droite est la conséquence de l'attitude qu'ils ont prise en 1903, alors qu'ils siégeaient à la gauche. La

base d'argumentation qui servait à toutes leurs harangues, du commencement à la fin, c'était qu'il ne devait pas y avoir de voie ferrée pour faire concurrence au Pacifique-Canadien. C'est là et c'est là uniquement en partie le fond de leur argumentation. De même qu'en 1903 ils ont combattu le projet de sir Wilfrid Laurier pour assurer la concurrence en matière de transports, ainsi que le développement des quatre provinces de l'Ouest—idée qu'ils ont combattue dès le commencement de l'été jusqu'aux premières neiges de l'hiver, dans l'intérêt exclusif d'un chemin de fer de ces provinces—de même, aujourd'hui, en se servant du rapport d'une commission préjugée et d'arguments de toute nature, en cette Chambre, ils indiquent leur conviction que le Gouvernement est prêt à empêcher l'exécution complète de la seule entreprise en vue qui peut fournir aux quatre provinces de l'Ouest les avantages d'une concurrence efficace en matière de transport par chemin de fer.

Je rappellerai l'état de choses, tel qu'il existait, et qui a donné lieu, et cela, d'une façon impérative, à l'idée de cette entreprise. Nous étions alors en 1903, et dès 1886 nous avions eu des chemins de fer, dans ces provinces de l'Ouest. Dix-sept années durant, nous avions eu les avantages des chemins de fer, dans cette partie du Canada, mais ces avantages relevaient du monopole d'un chemin de fer, et l'expérience démontre que l'existence d'un état de choses pareil nuit au progrès et au développement d'une région. La population de l'Ouest se trouvait alors dans cette situation vis-à-vis du chemin de fer Pacifique-Canadien: elle récoltait pour elle un boisseau de grain et le chemin de fer avait l'autre boisseau. Il est vrai que les gens qui avaient l'occasion de s'en servir ne manquaient pas des avantages de cette voie ferrée, mais aussi longtemps que ce monopole a été en vigueur, aussi longtemps le nombre de ceux qui se servaient des voies ferrées resta stationnaire. Je citerai à la Chambre des chiffres qui feront saisir cet état de choses et que je trouve dans le rapport du ministre de l'Intérieur. En 1878, à l'arrivée du parti conservateur au timon des affaires, on avait accordé 1,788 concessions de terre dans les trois provinces des prairies de l'Ouest. En 1886, le chemin de fer Pacifique-Canadien fut parachevé; nous eûmes donc les avantages d'une voie ferrée. En 1890, les lignes d'embranchement conduisant à Prince-Albert et à Edmonton furent construites