

et la chose même qui à paru à mon honorable ami, le sénateur de Montréal, comme des plus favorables à l'exploitation de la section de chemin que je viens de mentionner—c'est-à-dire, le fait que l'on a construit le long de cette section de magnifiques stations—est justement ce qui sera dans l'avenir le plus grand obstacle à surmonter pour fixer le moins désavantageusement possible le prix du transport. Je pourrais aller avec vous à des endroits traversés par cette section du Transcontinental, où aucun trafic ne peut être obtenu, bien que l'on y ait construit des stations qui conviendraient à des villes de 10,000 à 15,000 âmes. C'est, suivant moi, l'une des grandes erreurs commises dans la construction de cette section du Transcontinental, et quiconque voudrait faire avec moi un voyage sur cette section, ne pourrait arriver à une autre conclusion que la mienne. Comme j'ai rectifié la manière de voir de mon honorable ami; comme j'ai établi l'impossibilité qu'il y a de transporter profitablement du bois de pulpe de la région en question aux usines de l'Est, je suis sûr qu'il réexaminera la question et qu'il finira par reconnaître, lui-même, qu'il est dans l'erreur.

L'honorable M. DAVID: Je voudrais savoir de l'honorable sénateur à quoi peut servir l'interruption de l'exploitation de cette section du Transcontinental. Est-il réellement, d'avis que le Gouvernement ne doit pas se charger de cette exploitation?

L'honorable M. GORDON: Cette question relève du Gouvernement et de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Je ne connais rien de leurs intentions à cet égard; mais je puis dire à l'honorable sénateur que le pays est intéressé à ce que le Gouvernement n'exploite pas maintenant cette section du Transcontinental-national. Supposé que des convois du Transcontinental circulent régulièrement aujourd'hui, de Winnipeg à Moncton. Où recevraient-ils sur leur route des passagers et du fret? Vous savez aussi bien que moi que l'exploitation du Transcontinental-national dans de telles conditions serait généralement blâmée. Si mon excellent ami veut bien entreprendre aujourd'hui un voyage sur le chemin de fer canadien du Pacifique, il rencontrera sur cette route des machines locomotives et des wagons, ou un matériel roulant, représentant une valeur de plusieurs millions de dollars, et tout ce matériel roulant a été immobile durant tout le

L'hon. M. GORDON.

présent hiver. Le chemin de fer canadien du Pacifique ne fait pas le cinquième de ce qu'il est capable de faire. Or, que pourrait faire cet autre transcontinental—dont s'occupe présentement mon honorable ami—s'il faisait circuler ses wagons sur la section en question?

L'honorable M. CASGRAIN: La Chambre serait-elle disposée à ajourner le présent débat? Je voudrais prendre la parole mardi ou mercredi prochain sur le présent sujet. Je propose donc l'ajournement du débat jusqu'à mercredi prochain, à moins que l'honorable ministre dirigeant soit prêt à prendre, lui-même, aujourd'hui, la parole.

L'honorable M. LOUGHEED: Non, et je tiens beaucoup à connaître l'opinion de mon honorable ami sur le présent sujet.

La motion est adoptée.

PRESENTATION DE BILLS.

PREMIERE LECTURE.

(Les bills suivants sont présentés et lus une première fois.)

Bill (n° 4) intitulé: "Loi concernant l'Alberta Central Railway Company."—(L'honorable M. DeVeber.)

Bill (n° 5) intitulé: "Loi concernant l'Athabaska and Grande Prairie Railway Company."—(L'honorable M. Talbot).

Bill (n° 6) intitulé: "Loi concernant la Brantford and Hamilton Electric Company."—(L'honorable M. Ratz).

Bill (n° 7) intitulé: "Loi concernant la British Columbia and White River Railway Company."—(L'honorable M. Casgrain).

Bill (n° 9) intitulé: "Loi concernant la Compagnie du chemin de fer Essex Terminal."—(L'honorable M. Taylor).

Bill (n° 10) intitulé: "Loi concernant la Compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada."—(L'honorable M. Thompson).

Bill (n° 13) intitulé: "Loi concernant la Compagnie du chemin de fer de Montréal et des Comtés du Sud."—(L'honorable M. Casgrain).

Bill (n° 21) intitulé: "Loi concernant la Canadian Northern Ontario Railway Company."—(L'honorable sir Melvin Jones).

Bill (n° 22) intitulé: "Loi concernant la Canadian Northern Quebec Railway Company."—(L'honorable M. Mitchell).

Bill (n° 23) intitulé: "Loi concernant la James Bay and Eastern Railway Company."—(L'honorable M. Mitchell).