

chemin de fer Canadien du Pacifique, en ne prenant pas les mesures nécessaires pour protéger à l'avenir les intérêts de la population. Je regrette profondément—je ne répèterai pas ce que j'ai dit dans une circonstance antérieure du Canadian Northern—qu'avant d'appuyer le présent bill, comme il semble le faire, le gouvernement n'ait pris la décision d'adopter une nouvelle politique nationale concernant les voies ferrées.

M. TALBOT : L'un des motifs invoqués par le ministre des Chemins de fer pour accorder au Grand-Tronc-Pacifique des pouvoirs aussi étendus d'hypothéquer sa voie, c'est que le pays entre Québec et Winnipeg, que ce chemin de fer desservira, est très accidenté. Je crois que le ministre a maintenant devant lui assez de rapports d'ingénieurs de première classe pour se convaincre qu'en choisissant un tracé différent, tout ce tronçon de la ligne pourrait se construire sans qu'une seule pente dépassât 1 pour 100. Je crois que le ministre a maintenant ces renseignements par devers lui. Le parrain du bill, l'honorable représentant de Simcoenord (M. McCarthy) nous dit que la voie ferrée passera à 50 milles au sud du lac Abittibi. Or, s'il en est ainsi, la compagnie choisit la pire route, parce qu'elle passe au sommet du plateau d'épanchement au lieu de se diriger au nord du lac Abittibi. En passant plus au nord, elle rencontrerait un pays parfaitement plat pour y construire la plateforme de sa voie sur tout le parcours. Je crois que le moment est bien choisi pour étudier cette question, et si le gouvernement doit subventionner cette compagnie dans une aussi large mesure, sur tout le parcours du chemin, il devrait obliger la compagnie à passer dans cette partie du pays où la voie serait la plus courte et la plus facile à construire.

Le MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX : S'il m'est permis de répéter une observation que j'ai faite lorsque le comité était saisi du présent bill, je dirai que je ne crois pas qu'il soit sage de parler de l'aide que le gouvernement pourrait accorder, au moment où l'on étudie la charte. Quant à moi, j'ai refusé de discuter ces deux points en même temps et je n'admets pas un seul instant qu'en adoptant la charte telle qu'elle se trouve actuellement, si toutefois nous l'adoptons, le gouvernement prenne un engagement quelconque.

S'il décidait de venir en aide au Grand-Tronc-Pacifique, alors, lorsque les résolutions concernant la subvention seraient soumises à la Chambre, il faudrait modifier cette charte conformément aux conditions imposées par le gouvernement. Par conséquent, je ne crois pas qu'il soit sage de confondre ces deux questions. En appuyant l'adoption de cette charte d'un caractère général, je ne prends pas le moindre engagement, soit concernant le tracé du chemin, soit relativement à toute autre matière qui aura rapport à l'aide que le gouvernement pourra donner. A mon sens, du

M. BLAIR.

moins, ce sont deux questions entièrement distinctes.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre me permet-il de dire un mot ? Comment ferait-il pour adapter la charte aux conditions nouvelles ? Serait-ce en la modifiant ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Certainement. Si cette charte n'était pas conforme aux conditions imposées par le gouvernement, il faudrait ou la modifier ou l'annuler. Avant qu'il consente à accorder une subvention, le gouvernement devra insister pour que la charte soit conforme aux conditions qu'il imposera.

M. McCREARY : Le ministre des Finances veut-il dire que si nous consentons à garantir le paiement des obligations de ce chemin, nous aurons le pouvoir par un bill subséquent de restreindre le privilège d'émettre des obligations conféré par la présente charte ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Je prétends que si cette charte avait alors force de loi, il faudrait la modifier, mais je crois que le présent bill ne sera pas adopté avant les derniers jours de la session, et nous serons libres de le modifier comme tous les autres projets de loi qui n'ont pas passé par toute la filière. Si le gouvernement n'approuvait pas le tracé du chemin, le privilège d'émettre des obligations ou toute autre disposition, ce ne serait pas au gouvernement à changer d'opinion, mais à la compagnie à modifier sa charte.

M. R. L. BORDEN : Alors, ne vaudrait-il pas mieux laisser le bill en suspens jusqu'à ce que le gouvernement fasse connaître sa décision ? Ce serait la conduite la plus logique, d'après ce que le ministre lui-même nous dit.

Le MINISTRE DES FINANCES : A mon sens, cela dépend entièrement du parrain du bill. Nous n'insistons pas pour faire adopter ce projet de loi.

M. R. L. BORDEN : Mais d'autres insistent et la Chambre est tenue de l'étudier, et je me demande si, avant de se prononcer, elle ne devrait pas d'abord obtenir du gouvernement les renseignements qu'elle a légitimement le droit d'avoir, vu l'importance de cette entreprise et son effet possible sur le plan général des moyens de transport par chemin de fer au Canada. Mon honorable ami, le ministre des Finances, déclare que si le gouvernement propose de venir en aide à la compagnie, nous pourrions alors modifier toutes ces dispositions. Ne serait-il pas plus commode de communiquer à la Chambre tous les renseignements qu'elle peut raisonnablement attendre, au dire du ministre, puis, lorsque la session sera plus avancée, de nous occuper du bill après avoir obtenu ces renseignements et avoir été mis en état de discuter la question sous tous ses différents aspects.

Le MINISTRE DES FINANCES : Je répondrai qu'à mon avis, il nous faut étudier