

Parlement de se prononcer contre ce projet, non plus que contre l'autre à titre d'option. Jamais il n'a été suggéré au Parlement ni au Gouvernement de retirer ou de modifier d'aucune manière l'offre alors faite. Si donc jamais un Parlement a eu tout loisir d'examiner à son aise une question, c'est bien le Parlement actuel dans le cas qui nous occupe. L'attitude du Gouvernement est d'inviter la Chambre, de la solliciter pour ainsi dire, à une mûre délibération de tous les détails du projet. Tous les renseignements qu'il nous est possible de donner à la Chambre, nous les lui donnerons, de même que tout le temps voulu pour un examen de ces renseignements jusqu'à ce que les députés aient pu se faire une opinion à leur égard.

M. VIEN: Fort bien! mais quand je pose deux questions qui ont un rapport direct avec le sujet principal du débat, j'obtiens des réponses évasives. Ma première question était celle-ci: Au cas où le gouvernement américain refuserait de laisser aller les embranchements du Grand-Tronc aux Etats-Unis, où en serons-nous? Le Gouvernement a-t-il fait des démarches auprès de nos voisins pour s'assurer de leurs intentions? Le ministre dit: "L'honorable député n'ignore point que c'est là une compagnie particulière; rien n'est changé à son droit de propriété; elle continue d'être la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, et le gouvernement américain ne poussera pas la désobéissance jusqu'à nous causer de l'embarras". La Chambre n'est pas en possession du renseignement qui lui est nécessaire pour un examen intelligent du sujet qui lui est soumis. Nous ne savons pas ce que va faire le gouvernement américain. S'il refuse de nous rendre les raccordements du Grand-Tronc, voici dans quelle position nous allons nous trouver, nous aurons fait un versement sur la pleine valeur du réseau dans sa totalité, d'un réseau qui, comme le disait il y a un instant mon honorable ami (M. Robb), a pour point de départ la ville de Chicago et vient aboutir à Portland, et il ne nous restera dans les mains que la partie de ce réseau située au Canada. Je défie le ministre de me citer un exemple, l'exemple d'un gouvernement étranger autorisant l'achat ou la prise de possession par un autre gouvernement de lignes situées sur son territoire. Le déguisement dont l'honorable ministre cherche à revêtir l'opération ne trompera point le gouvernement américain. Il est pué-

ril de prétendre que le gouvernement des Etats-Unis va croire de cette ligne qu'elle est encore le vieux réseau du Grand-Tronc. Dès que le gouvernement canadien sera devenu le propriétaire des actions qu'il se propose aujourd'hui d'acheter, ce que l'on connaissait comme étant le réseau de voies ferrées du Grand-Tronc formera partie du réseau des chemins de fer nationaux canadiens, possédés et exploités par le gouvernement du Canada. C'est là une question sérieuse, une question de grande importance dans une détermination de la valeur du chemin pour le peuple de ce pays.

Le Gouvernement invite à lui poser des questions; il nous invite à étudier l'affaire, mais il omet de nous donner les renseignements dont nous avons besoin. Les réponses du ministre me portent à croire que les membres du cabinet ne savent pas eux-mêmes quelle va être l'action du gouvernement américain. Tout ce que le ministre nous dit, c'est que ce dernier gouvernement ne fera rien de désobligeant à notre égard.

L'autre question que j'ai faite a été celle-ci: Quelle dépense le Gouvernement se juge-t-il obligé de demander à la Chambre qu'elle vote pour parer à la négligence de la compagnie et rétablir le réseau dans l'état où elle aurait dû le maintenir?

Le ministre des Chemins de fer nous dit d'après les informations de journaux, d'après ce qu'il a pu constater en voyageant sur le Grand-Tronc, il sait qu'il est en bon état. Il est enfantin, même pour le ministre des Chemins de fer, de dire qu'il peut, en voyageant de Montréal à Toronto sur une partie du chemin, nous renseigner sur ce que sera la somme nécessaire au rétablissement du matériel roulant et au maintien de la voie.

On le sait, la partie qui s'étend de Montréal à Toronto et de là à Chicago est une des meilleures de tout le réseau et possède ce que le Grand Tronc a de mieux en fait d'équipement. Mais quand une commission, dont le ministre actuel des Finances (sir Henry Drayton) était membre, vient nous dire—et j'ai lu son rapport au comité—que le Grand-Tronc a failli de maintenir sa voie et son matériel roulant en excellente condition; quand les trois commissaires sont unanimes sur ce point; quand ils ont dit, dès 1916, année où ils ont achevé leur rapport, que la compagnie manquait alors de \$21,000,000 qui auraient dû être consacrés à l'entretien de la voie et du matériel roulant, mais qui furent employés à payer des