

le tracé se trouve en pays fertile et peuplé. Il n'est pas un endroit de la ligne entre ces deux points divisionnaires qui ne soit facilement accessible. Le transport des matériaux et des fournitures pour la construction de la section des prairies, s'est fait sans le moindre embarras pour la compagnie. Les fourrages, les provisions, les denrées de toute sorte, sont pour la plupart facilement procurables le long de la ligne au fur et à mesure de sa construction. Et si l'on tient compte du grand accroissement de la population, de la somme de main-d'œuvre disponible, et si l'on fait le rapprochement des conditions actuelles avec les conditions dans lesquelles les premiers chemins de fer ont été construits à travers les prairies, on devra conclure qu'aujourd'hui tout tend à l'économie, tandis qu'à l'origine tout tendait à grossir le chiffre de la dépense. Et pourtant ces premiers chemins ont été construits à meilleur compte que la section des prairies du Grand-Tronc-Pacifique, si l'on accepte l'estimation qui nous est faite.

Mais, observe-t-on, c'est là un chemin de fer supérieurement construit. M. Hayes, dans sa lettre, s'excuse en disant que le Gouvernement l'a forcé à construire un chemin présentant les meilleures conditions. Mais, c'est ce que demandait le marché primitif; c'était parfaitement compris dès l'origine. Lorsque fut faite l'estimation de la dépense qu'entraînerait ce chemin, il était parfaitement entendu qu'on s'attendait à avoir, qu'on exigeait, un chemin dans des conditions parfaites. D'autre part, il ne me paraît pas avoir été démontré à la Chambre que ce soit là un chemin présentant les meilleures conditions. A-t-il été prouvé, par exemple, quelle longueur de ce chemin est à peu près horizontale? Nous a-t-on dit quelle est sa pente moyenne ou sa pente maxima? et quant aux courbes, nous a-t-on dit quelle longueur de parcours est rectiligne; quelle est l'ouverture des courbes, et quelles sont les courbes les plus fermées. Tous ces facteurs dans la construction d'un chemin de fer peuvent être formulées et soumis mathématiquement; et le ministère en émettant cette prétention devrait pouvoir établir au moyen de faits, de chiffres et de profils, que cette voie a été établie dans des conditions réellement supérieures. J'ose dire que si aujourd'hui ce chemin était utilisable pour les transports, un train de quarante wagons ne pourrait y être remorqué d'Edmonton à Winnipeg à meilleur compte par mille qu'un train de même longueur ne pourrait l'être de Calgary à Winnipeg, sur la voie du Pacifique-Canadien, ou à partir de Prince-Albert, sur la voie du Canadien-du-Nord.

Nous devons persister dans cette opinion tant qu'on ne nous aura pas prouvé le contraire; le Gouvernement, avant de nous demander de contribuer à payer les dettes d'un chemin coûtant \$35,000 par mille, a le

devoir de démontrer que nous aurons, en retour de notre argent, un chemin de fer réellement de premier ordre.

Il est difficile de croire que \$35,000 par mille ont été employés à la construction de ce chemin. Il est difficile de le croire, pour plusieurs raisons. Il est difficile de le croire, quand on se rappelle ce qui s'est passé dans cette Chambre même, il y a à peine deux ans.

Je maintiens, monsieur l'Orateur, qu'avant de demander à la Chambre de voter cette aide à la compagnie, le Gouvernement aurait dû faire préparer et soumettre au Parlement un état complet et détaillé de toutes les sommes qu'on prétend avoir été dépensées pour la construction du chemin ou qu'on croit nécessaires pour le compléter; cet état aurait dû être vérifié, examiné et étudié par un comité de cette Chambre.

Il y a quelques années nous avons acheté du Grand-Tronc-Pacifique ses levés topographiques, au nord du lac Supérieur. Comment l'opération fut-elle conduite? Nous avons choisi trois hommes n'ayant aucune relation avec la Compagnie; ils se transportèrent à Montréal, examinèrent les livres, vérifièrent toutes les factures, obtinrent la preuve que les \$350,000 que nous étions appelés à payer avaient été réellement dépensés pour ces travaux.

Va-t-on faire la même chose dans le présent cas? Aurons-nous une vérification des dépenses avant d'être appelés à payer les dettes contractées par la compagnie pour la construction de la division des prairies?

Parmi les documents qui ont été déposés après que la Chambre eut demandé des explications au sujet de cette proposition, se trouvent deux lettres importantes. Elles sont le résultat de la demande faite par le chef de l'opposition qui exigeait un état détaillé des sommes employées à la construction de cette partie du chemin. Le 26 mars 1909, l'adjoint du sous-ministre des Finances, écrit à l'auditeur du département des Chemins de fer et des Canaux, et sa lettre, entre autres choses, dit:

M. Borden demande aussi des états détaillés des dépenses faites sur la division des prairies. Veuillez fournir tous les détails que vous pourrez vous procurer.

En réponse à cette lettre, M. Bell en écrit une autre, dont je cite la plus grande partie:

Pour votre information, je dois dire que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a soumis mensuellement des états détaillés, sous les différents chapitres, tels qu'ils sont indiqués dans la classification officielle, donnant le chiffre des sommes dépensées par la compagnie pour la division des montagnes et pour celle des prairies. A plusieurs reprises, après réception de ces états mensuels, je me suis transporté à Montréal, et par un examen personnel des factures, des pièces justificatives, des livres de la compagnie, je me suis convaincu de l'exactitude de ces états.

En m'appuyant sur l'interprétation donnée aux mots "travaux de construction" par l'ar-