

nord de la rivière Fraser; il y a ici des retards parce que l'on étudie si l'on ne pourra pas utiliser les lignes d'une autre compagnie de chemin de fer.

La section 2 "c", le tronçon entre Victoria et Union-Bay est complété et en opération.

La section 2 "d", tronçon de l'île Vancouver, le terrassement est fait jusqu'à Alberni. La construction au nord de cet endroit a été remise à cause de la guerre.

Section 2 "e", entre Kamloops et Vernon. L'embranchement qui va de la ligne principale à la ville de Kamloops est en voie de construction; et certains droits de passage sont réglés. La construction des autres tronçons est remise à cause de la guerre.

Section 3—Gares terminales. Le programme de la compagnie en ce qui regarde ses facilités terminales sur la côte du Pacifique nécessitera une dépense d'environ \$10,000,000 en travaux, dont les principaux seront dans la ville de Vancouver. L'intention était de faire ces travaux au fur et à mesure des besoins du trafic sur les différentes lignes qui se compléteront. La guerre étant survenue avant le parachèvement de ces tronçons, la construction de ces gares fut retardée. On a adjugé, cependant, à différents entrepreneurs l'entreprise du remplissage de False-Creek, la construction de la gare, des hangars et autres facilités terminales. Les travaux se poursuivent présentement et l'on espère qu'ils seront terminés à bonne heure l'an prochain. Le marché conclu avec la province de la Colombie-Britannique ne spécifie pas les obligations de la compagnie au sujet de ces travaux; il stipule seulement que le produit des obligations garanties ci-dessus mentionnées devra être employé entièrement à ces travaux.

Il est bon de noter que la dernière convention intervenue avec la province le 2 avril 1910, a été modifiée à certains égards par des ententes spéciales, et l'acte dit spécifiquement que si, par suite de difficultés non prévues par les ingénieurs ou par suite d'autres circonstances indépendantes d'un exercice raisonnable de ses pouvoirs, il deviendrait impossible ou impraticable pour la compagnie de remplir les obligations du contrat, le lieutenant gouverneur pourra y apporter des modifications pourvu qu'elles ne détruisent pas l'esprit de la convention.

La guerre a empêché pour le présent de s'occuper de construire de nouveaux embranchements sur le reste de la ligne mentionné dans le paragraphe 2. Tant que la guerre ne sera pas finie on ne peut guère espérer voir s'améliorer les conditions, et il se pourrait même que des circonstances imprévues nécessiteraient un remaniement complet des marchés intervenus entre la province et la compagnie.

Obligations municipales.

A l'exception de la ville de Vancouver, la compagnie du Nord-Canadien du Pacifique n'a conclu de marchés avec aucune municipalité au sujet de la gare de False-Creek. Les entrepreneurs font de rapides progrès, et les travaux entrepris grâce en grande partie aux obligations garanties par la province sont en cours d'exécution. La guerre a été cause que ces travaux ont été plus ou moins retardés mais le contrat avec la municipalité tient compte des retards causés par les grèves.

Voilà en ce qui regarde la situation dans la Colombie-Anglaise. Je crois avoir répondu à tous les arguments qu'il a apportés excepté le dernier. Moi aussi je suis d'avis que la commission du Nord-Canadien devra être composée d'hommes de haute

[L'hon. sir Thomas White.]

valeur, qui administreront les affaires de la compagnie d'une façon absolument efficace et se soustrairont aux influences de parti. Il faudra que le bureau de direction actuel soit changé. Le Gouvernement sera obligé de constituer lui-même le bureau de direction du Nord-Canadien, lorsque ce réseau passera dans l'administration de l'Etat, de façon à en obtenir les meilleurs résultats, non seulement au point de vue de l'exploitation, mais aussi dans l'intérêt du public. Naturellement, il m'est impossible de dire de quelle façon le bureau sera constitué, mais il faut qu'il le soit et il ne me fait aucun doute qu'il le sera.

Quant au personnel de l'exploitation, ce serait un malheur, et mon honorable ami en conviendra, si la compagnie devait perdre ceux des plus capables parmi son personnel. A mon sens, il ne devrait pas être question de cela. Se conformant, comme je l'ai dit, aux règles énoncées dans le rapport Drayton-Acworth, le Gouvernement fédéral établira une commission à laquelle il appartiendra de gérer dans tout le pays le réseau des chemins de fer de l'Etat canadien. Voilà ce à quoi on aurait lieu de s'attendre, et je ne doute point que le pays n'approuve une politique visant à cet objet comme corollaire de l'acquisition et de la mise en service des réseaux de voies ferrées passant sous la direction du Gouvernement canadien.

Je regrette que, dans un examen de cet important projet, lequel, comme je l'ai dit, constitue un premier pas vers la nationalisation des chemins de fer de ce pays, l'honorable député ne porte son attention que sur des points absolument secondaires. La question soumise à la Chambre est par-dessus tout de savoir si le Gouvernement fait bien de se porter acquéreur d'un vaste réseau de voies ferrées. Ce serait un commencement de nationalisation des chemins de fer du pays, non pas de tous, bien entendu, mais d'une part assez considérable pour constituer un sérieux acheminement vers ce but. Voilà quel est le point fondamental de toute cette affaire. Le rachat des 60 millions de parts de capital, assurant à leurs détenteurs la prépondérance dans les délibérations de la compagnie, n'est vraiment que d'importance secondaire et subordonnée.

L'hon. M. PUGSLEY: Une simple bagatelle.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je ne dirai pas une simple bagatelle, et il ne faut pas que mon honorable ami m'attribue des paroles que je n'ai pas prononcées. Pour ob-