

cette nature? Un autre dix millions à la prochaine session, un autre à la suivante, et ainsi de suite. Eh bien, le Gouvernement est dans la position d'un banquier qui aurait ouvert à un entrepreneur un crédit aussi étendu que ce dernier pourrait l'espérer, et il semble que le Gouvernement soit obligé de soutenir cet entrepreneur jusqu'au bout afin de ne pas se trouver lui-même en déficit. Maintenant, je prétends que la proposition telle que présentée par le ministre des Finances ne contient pas un seul mot qui puisse le moins du monde empêcher cette compagnie de solliciter un nouvel emprunt à la prochaine session et à la session suivante. Pourquoi ne le ferait-elle pas? Elle entreprend de compléter la section des montagnes. On s'attend à ce que cette section coûte \$67,000,000, ce sont les derniers devis. Il est probable que le coût réel sera beaucoup plus élevé. La compagnie espère pouvoir trouver \$20,000,000 pour fournir sa part du coût de ce travail. Comment pourrions-nous l'empêcher de s'adresser de nouveau à nous pour nous demander de l'aider, comme elle le fait aujourd'hui? Si elle voit que ses actions se placent difficilement, ne reviendra-t-elle point nous demander de continuer à être son banquier, à ces conditions si avantageuses pour elle?

Non, si nous voulons nous prémunir contre la répétition de ce qui se passe aujourd'hui, il faut que nous exigions des promoteurs de cette entreprise qu'ils mettent en jeu quelque chose qui leur est cher, et quelque chose qu'il veulent garder pour eux-mêmes. Examinez, par exemple, les divers prêts que cette compagnie a négociés. De tous ces prêts, il n'y en a pas un seul qui lui soit aussi avantageux que celui qu'elle obtient de ce Gouvernement. Elle paie virtuellement l'intérêt le plus bas. Elle a emprunté sur seconde hypothèque et sur le matériel roulant à 4½ p. 100, si l'on tient compte de la différence de la valeur des actions au pair et du prix auquel elles ont été vendues. Va-t-elle rembourser le prêt que lui fait ce pays lorsque c'est, de toutes ces dettes, celle qui lui coûte le moins, la transaction la plus avantageuse qu'elle ait accomplie? Pas du tout. Tout concourt à engager la compagnie à remettre le remboursement de ce prêt, car c'est là, encore une fois, la transaction la plus avantageuse qu'elle ait dans ses livres.

Je ne vois pas pourquoi le Gouvernement ou cette Chambre seraient obligés d'accorder aucune faveur spéciale. Je ne sais point que cette compagnie ait rempli les brillantes promesses faites en son nom en 1903-1904, lorsque la Chambre vota le bill.

Que nous dit-on, alors? On nous dit que cette voie, traversant les provinces de

l'Ouest, le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta, allait ouvrir un nouveau territoire, des champs où l'homme n'avait jamais posé le pied; que cela allait élargir le Canada de cent milles. Eh bien, c'est exactement l'argument que l'on avance aujourd'hui. Les plans indiquaient que la ligne de chemin de fer passerait au nord du lac Winnipeg et par un défilé dans les montagnes à plusieurs centaines de milles d'Edmonton. C'était merveilleux, cette ouverture de régions en partie inexplorées. Mais quand il s'agit d'établir la voie, que fit-on? De Winnipeg à Edmonton, on la fait traverser les régions les plus fertiles et les plus peuplées des trois provinces, et en se tenant toujours à quelques milles des chemins de fer déjà existants. Il n'y a peut-être pas un seul point entre Winnipeg et Edmonton, où cette ligne soit à plus de dix milles d'une autre ligne déjà existante et ouverte au trafic. Elle n'ouvre plus de nouvelles régions que la douzaine de chemins de fer qui sillonnent ces différentes provinces. Nous avons été tout à fait désappointés sous ce rapport. On nous donnait une autre raison en faveur du projet. Cette section spéciale, cette section de la prairie allait réduire considérablement les frais de transport du grain des cultivateurs de manière que ce grain pourrait arriver à nos ports de mer à un prix si bas qu'on n'en avait jamais vu de semblable. Y a-t-il quelque espoir de voir l'accomplissement de cette prophétie? Je n'en vois aucun.

Lorsque le Grand-Tronc-Pacifique doit rivaliser avec des chemins de fer dont la construction a coûté moitié moins cher et qui ont des taux de transport fixes inférieurs de moitié à ceux qu'il devrait exiger lui-même, le Grand-Tronc-Pacifique va-t-il faire des réductions? Ce chemin de fer de Winnipeg au pied des montagnes Rocheuses, va coûter plus de \$50,000 par mille. Si le capital nécessaire était emprunté à 4 p. 100, ce qui est l'intérêt le plus bas que la compagnie puisse espérer, cela représenterait \$2,000 par mille, ou \$1,830,000 d'intérêts annuels, pour la section des prairies seulement.

Pensez-vous que cette compagnie dont les taux fixes de transport sont le double de ceux de ses compétiteurs, puissent penser à les réduire? Pas du tout. Je vous déclare que vous préparez dans l'Ouest non point la réduction des taux de transport, mais le maintien et l'augmentation de ces taux dans tout le pays. Quand il y aura des conférences entre les compagnies de chemins de fer, pensez-vous que le Grand-Tronc-Pacifique se prononcera pour la réduction des taux de transport? Pas du tout. Cette compagnie se joindra à celle du