

adjacent à ce chemin de fer dans les anciennes provinces d'Ontario et de Québec, j'émis l'avis devant le comité qu'il serait très désirable que le gouvernement entreprit la construction de ce chemin, et qu'il en eût la propriété depuis Québec jusqu'à la côte du Pacifique. Cependant, quand le premier ministre soumit son projet à la Chambre, le tracé avait été changé, et au lieu de passer par le nord du lac Abbitibi et du lac Winnipeg, la route déviait maintenant vers la ville de Winnipeg, d'où on projetait de prendre une direction nord-ouest par voie d'Edmonton jusqu'à la côte du Pacifique. Bien plus, il n'y avait plus là maintenant qu'une sorte de projet bâtarde: une partie de la route devait être construite par le gouvernement, et l'autre partie par le Grand-Tronc-Pacifique, le gouvernement donnant sa garantie aux obligations de la compagnie. Je suis depuis quelque temps en faveur de la nationalisation des chemins de fer, et cela pour plusieurs raisons. L'une de ces raisons est que le public et le gouvernement ont ainsi le contrôle des taux. En second lieu, le gouvernement, grâce aux énormes ressources dont il dispose, est en mesure de pouvoir construire un chemin de fer à bien meilleur marché qu'aucune corporation particulière sur le continent américain. Le gouvernement peut se présenter sur le marché financier, et obtenir les capitaux dont il a besoin à 3 pour 100, au lieu qu'une compagnie de chemin de fer aurait à payer pour ses obligations au moins 5 pour 100.

Un financier éminent de ce pays, dont le nom fait autorité, a dit l'autre jour dans cette Chambre que le chemin de fer New-York Central avait tout récemment contracté un emprunt pour lequel on a dû consentir à payer 5 pour cent, en outre d'une commission de 1 pour 100. Ce même financier a représenté que la garantie des obligations du Grand-Tronc-Pacifique par le gouvernement du Canada équivalait à donner à cette compagnie 1½ pour 100 sur le capital requis pour la construction du chemin. Cela, tout compté, et avec la création d'un fonds d'amortissement, équivaldrait au bout de 50 ans à \$92,000,000. D'un autre côté, le gouvernement et les partisans du gouvernement prétendent qu'ils ne donne à ce chemin de fer ni argent ni terres. C'est là l'une des grandes raisons pour lesquelles le gouvernement devrait construire et exploiter ce chemin.

Au moment où le bill du chemin de fer électrique Toronto, Hamilton était en discussion au comité des chemins de fer, j'ai entendu le maire de la ville de Toronto nous déclarer que la franchise du tramway électrique de Toronto rapporterait cette année à la ville \$250,000 de revenus, et qu'à la fin du bail la ville toucherait un revenu de trois quarts de millions de dollars. Au point où nous en sommes dans l'histoire du pays, et si l'on regarde ce qui se passe ailleurs, nous sommes à même de pouvoir profiter de l'expérience

acquise ailleurs. A l'étranger, les franchises de tramway électriques, d'eau et du gaz donnent des revenus suffisants, non seulement pour faire face aux dépenses de service, mais aussi pour contribuer au paiement des taxes. Voici un exemple qu'il est bon d'imiter. Le Canada est un jeune pays, qui ne fait que commencer sa carrière. Nous avons d'immenses ressources, égales sinon supérieures à celles de tout autre pays civilisé sur la surface du globe. Notre superficie est plus considérable que celle des Etats-Unis, et nous avons plus de ressources que le pays voisin. Ce qui nous manque, c'est la variété des climats que possèdent les Etats-Unis, mais sous tous les autres rapports nous sommes leurs égaux sinon leurs supérieurs. Je dis donc—et je crois être ici l'interprète d'un grand nombre au Canada—que le temps est arrivé où le gouvernement de ce pays, en entreprenant de construire un transcontinental de l'Atlantique au Pacifique, construise lui-même ce chemin de fer et le possède et toute propriété. Naturellement, c'est ici l'Intercolonial qui sert d'exemple. Il ne s'ensuit pas, parce que l'Intercolonial n'a pas été lucratif, qu'il en sera de même d'une grande ligne transcontinentale. Le gouvernement se propose de céder ce chemin au Grand-Tronc-Pacifique durant 50 ans, ce qui, suivant moi, va retarder d'autant toute tentative de la part du gouvernement de nationaliser nos chemins de fer.

Le tracé de ce chemin de fer aurait dû passer au nord du lac Winnipeg. La distance aurait été plus courte, et ce chemin de fer aurait ainsi ouvert et développé une partie de la région des prairies non encore pourvue de chemin de fer. Si l'on se met immédiatement à la construction de ce chemin de fer, nous en avons au moins pour six ou sept ans avant que tout soit terminé. Et il n'est personne, en cette Chambre, qui puisse prétendre que cela va apporter le moindre soulagement à l'ouest. Nous avons maintenant, là-bas, deux chemins de fer, le Pacifique Canadien et le Canadian Northern. J'ai toute raison de croire que quand ces deux chemins de fer auront été pourvus de tout le matériel roulant nécessaire, ils pourront transporter sans difficultés tous les produits de Winnipeg et de la région à l'ouest de Winnipeg jusqu'à Port-Arthur. Si cela ne se peut pas, il faudrait très peu d'aide au Pacifique Canadien pour permettre à cette compagnie de doubler sa voie; et un expert en ces matières m'a assuré qu'un chemin de fer à double voie peut transporter six fois autant de trafic qu'un chemin de fer à voie unique. Cela étant, on peut aisément en conclure que le Pacifique Canadien et le Canadian Northern ne sauraient avoir aucune difficultés à transporter tous les produits de l'ouest. Je m'attends même que le jour n'est pas éloigné où la baie d'Hudson offrira un débouché naturel pour une très grande partie des produits de l'Ouest.

J'ai lu l'autre jour dans un journal qu'on