

la Milice. Le premier envoi de rails arrivera à Trois-Rivières cette semaine, et à moins de retards imprévus, nous espérons que tous les rails seront en route à la fin de juillet.

Mon honorable ami a dit à la Chambre que ces rails n'étaient ni en France ni en route pour la France. Le contrôleur des chemins de fer dit, de son côté, qu'il reçoit tous les jours des renseignements au sujet de ces mêmes rails, qui sont en route pour le front. Ce que j'ai dit est absolument exact. L'ingénieur adjoint, M. Henry, dit dans son rapport:

A mon avis, l'arrangement en vue d'établir une ligne commune, vu que l'on a besoin à bas de rails du type de ceux du Grand-Tronc-Pacifique, est la seule chose possible. De cette façon, le transport du charbon provenant des houillères situées sur le parcours des deux lignes s'effectuera sans trop de difficulté, et les colons que desservent ces voies ferrées ne seront pas incommodés outre mesure. En outre, il est certain que si l'on établit cette ligne commune, elle suffira de longues années durant à transporter toutes les marchandises que se partageraient auparavant les deux lignes, sans compter que les frais d'exploitation se trouveront très sensiblement réduits.

Ces documents ont été déposés sur le bureau de la Chambre. Je ne m'oppose pas à ce que mon honorable ami défende les intérêts de ses commettants; c'est ce que font presque tous les députés. Mais je ne veux pas qu'il accuse le Gouvernement d'avoir enlevé les rails sur le Grand-Tronc-Pacifique, non pas pour aider aux opérations militaires sur le front, à la demande du gouvernement britannique, mais seulement pour le plaisir de détruire le réseau du Grand-Tronc-Pacifique, qui a été construit sous l'ancien gouvernement.

L'hon. M. GRAHAM: Quant aux éclisses et aux forages, la raison que l'on donne ne me paraît guère plus valable qu'elle ne l'a paru à l'honorable député d'Edmonton. Les éclisses ont dû partir en même temps que les rails, et le seul changement à exécuter doit être d'avoir à réunir les deux bouts. Au front, les aiguilles et les rails d'embranchement ne sont pas tous de poids très lourd. Quiconque est quelque peu au fait de la construction des chemins de fer sait combien il est ridicule de faire tant d'embarras à propos d'éclisses.

Je vois par l'état relatif au Grand-Tronc-Pacifique que, sur cette somme de \$7,494,760.78, la garantie du Gouvernement fédéral n'existe que pour une somme d'environ \$2,500,000. Il n'est que juste, ce me semble, de faire savoir au comité que la somme à voter pour subvenir au paiement des intérêts du Grand-Tronc-Pacifique, ne va pas toute aux obligations garanties par le Gouvernement fédéral. Comme je viens de le

[L'hon. sir Thomas White.]

signaler, en effet, cette garantie ne porte que sur \$2,500,000 environ de la somme totale de \$7,494,760.78.

Si je ne me trompe, sur cette somme de \$2,500,000, celle de \$1,665,000 est, par suite de l'engagement contracté par le Gouvernement fédéral à l'égard de la division des montagnes, payable dans sept ans, à compter du 1er janvier 1916. Si donc nous déduisons de la somme de \$2,500,000 celle de \$1,665,000, il reste moins de 1 million garanti par les autorités fédérales. Le reliquat se compose de garanties des provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan.

Je constate, en outre, une perte de \$100,000 dans le service des paquebots. J'avais oublié que la compagnie de navigation se trouvait mêlée dans cette affaire, mais il paraît que la compagnie de navigation du Grand-Tronc-Pacifique, dont le service s'exécute entre Vancouver et Prince-Rupert, se trouve comprise dans la convention; et nous avons ici une somme dont l'objet est de combler la perte éprouvée dans l'exploitation de cette ligne de paquebots.

Il y a ici un autre item très intéressant, celui de \$1,100,000 d'excédent accusé par l'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique et de ses embranchements.

Je ne veux pas, ce soir, faire de bien longues remarques, puisque déjà nous avons, je crois, assez longuement discuté cette question dans ses rapports avec le réseau du Nord-Canadien; mais il est difficile de s'abstenir de tout commentaire sur un sujet aussi intimement lié à la situation générale des chemins de fer canadiens, notamment dans l'Ouest. Le Grand-Tronc-Pacifique ne peut avoir l'espoir de jamais devenir une entreprise lucrative, si l'on en juge par la présente situation. Il est bien évident, en effet, que l'on n'a pas rempli le but visé par la construction du Grand-Tronc-Pacifique. J'admets franchement qu'entre M. Hayes, l'ancien président du Grand-Tronc-Pacifique, et moi, la suffisance ou l'insuffisance du nombre des embranchements établis au cours de la construction de la voie principale fut plus d'une fois discutée. L'établissement d'une ligne de paquebots entre Prince-Rupert et les pays d'Orient avait fait naître de grandes espérances, mais ces espérances ne se sont pas réalisées, et jamais l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique ne parviendra à réussir comme on le pensait, tant que ce raccordement ne s'effectuera point avec un service de navigation. Je ne veux médire d'aucun port, mais il n'en est pas, je pense, de meilleur au monde que celui de Prince-Rupert, et l'optimisme des directeurs du